



# भारत का राजपत्र

## The Gazette of India

असाधारण

## EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

## PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 159]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, अप्रैल 28, 2016/वैशाख 8, 1938

No. 159]

NEW DELHI, THURSDAY, APRIL 28, 2016/VAISAKHA 8, 1938

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

## बधिसूचना

मुम्बई, 18 अप्रैल, 2016

**संख्या टीएएमपी/31/2015-वीसीपीटीएल.**—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 में प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण वीसीपीटीएल के दरमानों के सामान्य संशोधन के बारे में 21 मार्च, 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/65/2013-वीसीपीटीएल की समीक्षा के लिए विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीपीटीएल) से प्राप्त प्रस्ताव का एतद्वारा संलग्न आदेश के अनुसार निपटान करता है।

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

## मामला संख्या टीएएमपी/31/2015-वीसीटीपीएल

विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड

- - -

आवेदक

## कोरम

- (i) श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii) श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

## आदेश

(मार्च, 2016 के 30वें दिन पारित)

यह मामला वीसीटीपीएल के दरमानों के सामान्य संशोधन के संबंध में 21 मार्च, 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/65/2013-वीसीटीपीएल की समीक्षा के लिए विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) द्वारा दायर समीक्षा आवेदन से संबंधित है।

2.1. इस प्राधिकरण ने विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) से उसके दरमानों में सामान्य संशोधन से संबंधित प्रस्ताव का निपटान करते हुए 21 मार्च, 2015 को एक आदेश पारित किया। कथित आदेश भारत के राजपत्र संख्या 142 दिनांक 28 अप्रैल 2015 को अधिसूचित हुआ।

2.2. वीसीटीपीएल ने उक्त सामान्य संशोधन प्रस्ताव में, पोतांतरण कंटेनरों को छोड़कर, सभी कंटेनरों के लिए लगभग 28.09% की प्रशुल्क वृद्धि करने का प्रस्ताव किया था। पोतांतरण कंटेनरों के लिए वीसीटीपीएल ने तब प्रचलित प्रशुल्क 15.16% घटौती करने का प्रस्ताव किया था।

2.3. वीसीटीपीएल के उक्त प्रस्ताव के प्रति, इस प्राधिकरण ने 21 मार्च, 2015, के आदेश में, लागत विवरण में दर्शायी गई घाटे की स्थिति के आधार पर, पोतांतरण कंटेनरों को छोड़कर सभी प्रकार के कंटेनरों और सेवाओं के लिए 1 अप्रैल, 2016 से 13.10% की वृद्धि इस शर्त के अधीन की कि प्रस्तावित उपस्कर अर्थात् 4 आरटीजीसी और एक नया आरएमक्यूसी को वीसीटीपीएल द्वारा 1 अप्रैल, 2016, तक परिचालित कर दिया जायेगा। पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रशुल्क 1 अप्रैल, 2016, से 15.16% घटा दिया गया था, जैसा कि वीसीटीपीएल ने अनुरोध किया था।

3.1. 21 मार्च, 2015, के कथित प्रशुल्क आदेश के संदर्भ में, वीसीटीपीएल ने अपने 30 अप्रैल, 2015 के ई-मेल के द्वारा आदेश की समीक्षा के लिए आवेदन प्रस्तुत किया।

3.2. वीसीटीपीएल द्वारा अपने समीक्षा आवेदन में पुनर्विचार के लिए उठाए गए मुद्दे नीचे दिए गए हैं:-

(i) **प्रचालन आय की कल्पित गणना टर्मिनल द्वारा व्यापार संवर्धन के प्रयोजन से स्वीकृत प्रशुल्क में कटौती को हिसाब में लिए बिना (यानी पश्च-जोड़) प्राधिकरण द्वारा कल्पित आय के रूप में पश्च-जोड़ किया:**

(क) प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 के खंड 2.16.1. के अनुसार, दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम दरें हैं। पत्तन, यदि चाहें तो निम्न दरें भी प्रभारित कर सकते हैं और/अथवा ऊँची रियायत और छूटे भी दे सकते हैं।

(ख) दिशानिर्देशों में ऐसा कोई प्रावधान नहीं है कि प्रचालन आय की दरमानों के अनुसार कल्पित गणना की जा सकती है जबकि कुछ रियायतें और छूटें प्रचालक द्वारा दी जाती हैं। कल्पित आधार पर आय की गणना इसलिए निश्चित ही रिकाई में गलती है और इसकी समीक्षा की जरूरत है।

(ग) पोतांतरण पर रियायत देने से मुख्य लाइन प्रचालकों को बड़े मुख्य लाइन पोतों को काल करने का लाभ हुआ है और कंटेनर प्रचालकों/एजेंटों को कम स्लॉट प्रस्तावित किया गया। बदले में, कंटेनर प्रचालक/एजेंट निर्यातकों/आयातकों को निम्न माल लागत देने में सक्षम हुए।

(घ) टर्मिनल ने इस तथ्य को ध्यान में रखकर खाली कंटेनरों पर छूट प्रदान की कि निर्यात कार्गो को भरने के लिए विजाग बाजार में खाली कंटेनर पर्याप्त संख्या में उपलब्ध नहीं हैं। कंटेनर प्रचालक एक अतिरिक्त प्रचालन लागत पर खाली कंटेनरों का प्रतिस्थापन करते हैं। इसलिए, व्यापार के लाभ के लिए वीसीटीपीएल कभी-कभी खाली कंटेनरों की भारी संख्या के आधार पर रियायत दे देता है।

(ङ.) ऐसी स्थिति में, जहां व्यापार वास्तव में रियायत का लाभ मिल रहा है, प्रचालन आय की गणना करते समय रियायतों को हिसाब में नहीं लेता जो वीसीटीपीएल के हितों के प्रति हानिकर है, क्योंकि एक ओर तो हम राजस्व की हानि उठा रहे हैं और दूसरी ओर प्रचालन आय अनावश्यक रूप से बढ़ा दी जाती है।

(च) इसलिए, हम प्राधिकरण से आदेश पर पुनर्विचार का अनुरोध करते हैं कि निम्नलिखित कल्पित राजस्व का पश्च-जोड़ न किया जाए:

वित्त वर्ष	रु० लाखों में
2011-12	603.87
2012-13	531.30
2013-14	600.19
योग	1735.36

(ii) **पुनर्विचार के कारण विदेशी मुद्रा की हानि पर विचार नहीं किया गया:**

(क) संगत वित्त वर्ष की 31 मार्च को विदेशी मुद्रा की बकाया देनदारी के पुनर्विचार के कारण विदेशी मुद्रा हानि को ए.एस. 11 के आधार पर हिसाब में लिया गया है। यदि इसे संबंधित वित्तीय वर्ष में वास्तविक भुगतान

के समय एक व्यय के रूप में दर्शनी की अनुमति नहीं दी जाती तो काफी भारी विदेशी मुद्रा हानि होगी और उसे एक ही बार में व्यापार को हस्तांतरित करना पड़ेगा।

(ख) टिप्पणी 8 के नीचे टीएमपी फार्म 3क के अनुसार, “विनिमय दर की घट-बढ़ के कारण विदेशी मुद्रा पुनर्भुगतान पर यदि कोई, हानि हो, वह संगत वर्ष के दौरान किस्त भुगतान तक सीमित होगी।”

(ग) वीसीटीपीएल वित्तीय वर्ष 2014-15 में 52,20,744 अमरीकी डॉलर का पुनर्भुगतान पहले ही कर चुका है (183,72,815 अमरीकी डॉलर में से जिसे पहले पुनर्नियत किया गया था) जिसके लिए वास्तविक विदेशी मुद्रा हानि 4,79,68,455.56 रूपये है।

(घ) क्रेता ऋण के शेष रहता बकाया पुनर्भुगतान (131,52,071 अमरीकी डॉलर) जिसे मार्च, 2017 तक उतारना है। चूंकि, वर्ष-दर-वर्ष अमरीकी डॉलर के प्रति रूपये का मूल्य गिरता ही जा रहा है, इसलिए वीसीटी को वास्तविक भुगतान के समय विदेशी मुद्रा की हानि उठानी पड़ती है।

(ङ.) इसलिए, जैसा कि ऊपर बताया जा चुका है, यदि पुनर्विवरण के संगत वित्तीय वर्ष में वास्तविक भुगतान के समय व्यय के रूप में दर्शनी की अनुमति नहीं दी जायेगी तो भारी विदेशी मुद्रा नुकसान होगा और वर्ष 2017-18 से 2019-20 के अगले प्रशुल्क चक्र में इसे एक ही बार में व्यापार को हस्तांतरित करना पड़ेगा।

(च) इसलिए, इसे आगामी प्रशुल्क चक्र में समंजन के स्थान पर, हम प्राधिकरण को अनुरोध करते हैं कि वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान व्यय के रूप में पुनर्विचार करे और संशोधित अग्रेनित अतिरेक को समायोजित करे।

**(iii) गैर कंटेनर पोत (एनसीबी) से अतिरिक्त आय का पूर्वावधि अतिरेक में समायोजन**

उठाये गए उक्त मुद्रों को देखते हुए, हम प्राधिकरण को प्रशुल्क चक्र 2011-12 से 2013-14 के लिए परिकल्पित 1145.23 लाख रूपये के अतिरेक पर पुनर्विचार/संशोधित करने का अनुरोध करते हैं।

**(iv) पोतांतरण कंटेनरों से आय के आकलन में अशुद्धि**

(क) वीसीटीपीएल द्वारा पोतांतरण कंटेनर से संकलित आय का एक भाग तटीय और एक भाग विदेशी होगा। इसलिए वीसीटीपीएल ने 3508 रु० का अनुमोदित प्रशुल्क लागू किया (4385 रु०/2 X 60% तटीय भाग के लिए + 4385रु०/2 विदेशी भाग के लिए)। जबकि प्राधिकरण ने आदेश जारी करते समय पोतांतरण प्रशुल्क को मिश्रित कर दिया। इसलिए वर्ष वार प्राधिकरण द्वारा अतिरिक्त आय इस प्रकार है:

(रूपये लाख में)

	2014-15	2015-16	2016-17
टीएमपी	7271.06	8530.75	9042.59
वीसीटीपीएल	6965.20	8163.53	8645.27
<b>अतिरिक्त आय</b>	<b>305.86</b>	<b>367.22</b>	<b>397.32</b>

(ख) इसलिए दरमानों के पूरे मूल्य पर पोतांतरण आय का परिकलन निश्चित ही रिकार्ड के होते हुए भी एक स्पष्ट अशुद्धि है और माननीय प्राधिकरण से समीक्षा की मांग करता है।

**(v) दरमानों में प्रशुल्क का पूर्णांकित करना।**

अनुलग्नक IV, के अनुसार, यह देखा जा सकता है कि प्रशुल्क को दशमलव में निर्धारित किया गया है। यह अनुरोध है कि सभी व्यवहारिक प्रयोजनों के लिए प्रशुल्क पूर्णांकित कर दिए जाएं।

4. उपरोक्त के अतिरिक्त, वीसीटीपीएल ने निम्नलिखित पर भी पुनर्विचार करने का अनुरोध किया है:

(i) प्राधिकरण द्वारा पारित पूर्व-संशोधित प्रशुल्क आदेश में टर्मिनल को 2003-04 से 2006-07 वर्षों के दौरान हुए 4,465.54 लाख रूपये (टीएमपी आदेश के अनुसार) की पुरानी हानियों के बिना अग्रेपित किये और बाद के प्रशुल्क चक्रों में समायोजन के प्राधिकरण द्वारा नजरअंदाज कर दिया गया है। इसके विपरीत, प्राधिकरण ने 2007-08 वर्षों के 300.84 लाख रूपये तथा 2008-09 से 2010-11 के दौरान हुए 2402.46 लाख रूपये के अतिरेक को आगामी प्रशुल्क चक्र के लिए प्रशुल्क मंजूर करते समय समायोजित कर दिया था। हम अपनी दलील को पुनः दोहराते हैं कि वर्ष

2003-04 से 2006-07 के बीच हुए 4,465.54 लाख रूपये की पुरानी हानियों को चालू प्रशुल्क चक्र में समायोजित किया जाये।

(ii) 2008-09 से 2010-11 के पूर्व के प्रशुल्क आदेश में 100 प्रतिशत के प्रति 300.84 लाख रूपये तक के पिछले अतिरेक का 50 प्रतिशत समंजित करने पर विचार करें।

5.1. मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश का खंड 3.3.1. अनुबद्ध करता है कि किसी भी आदेश की समीक्षा के लिए आवेदन संगत कार्रवाइयों में विचार किये गए रिकार्डों पर स्पष्ट त्रुटियों की सीमित सीमा तक विचार किया जायेगा, वशर्ते ऐसा आवेदन भारत सरकार के राजपत्र में अधिसूचना के 30 दिनों के भीतर दाखिल किया जाता है। उक्त खंड का संदर्भ लेते हुए प्राधिकरण ने आदेश के पैरा 12 (xxxi) में उल्लेख किया किया था कि वीसीटीपीएल के पास आदेश की रिकार्ड पर स्पष्ट त्रुटि की सीमा तक समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण से सम्पर्क करने का विकल्प है।

5.2. संदर्भधीन प्रशुल्क आदेश 28 अप्रैल, 2015 को अधिसूचित हुआ था और वीसीटीपीएल ने 30 अप्रैल, 2015 को समीक्षा आवेदन दाखिल कर दिया था जो 30 दिन की निर्धारित समय सीमा के भीतर है।

6. वीसीटीपीएल द्वारा दायर समीक्षा आवेदन को वीपीटी और संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को हमारे 6 मई, 2015 के पत्र के अंतर्गत परिचालित किया गया। किसी भी प्रयोक्ता ने, एक अनुस्मारक के बावजूद, अपनी टिप्पणियां नहीं भेजी।

7. इस मामले में संयुक्त सुनवाई वीपीटी परिसर में 17 जून, 2015 को हुई। वीसीटीपीएल ने अपने समीक्षा आवेदन का पावर पाईट प्रस्तुतिकरण दिया। संयुक्त सुनवाई में वीसीटीपीएल ने अपने निवेदन रखे।

8. जैसा कि संयुक्त सुनवाई में सहमति हुई, वीसीटीपीएल को हमारे 23 जून, 2015 के पत्र के द्वारा अनुरोध किया गया कि वीसीटीपीएल प्रशुल्क आदेश में प्रत्येक विदेशी मुद्रा लाभ/हानि की किस्म से संबंधित ब्रीफ नोट प्रस्तुत करे जिसे अनुमत नहीं किया गया और समीक्षा चाही गई है। वीसीटीपीएल से यह अनुरोध भी किया गया था कि वह यह भी प्रमाणित करे कि विदेशी मुद्रा का प्रत्येक लाभ/हानि वीसीटीपीएल द्वारा वास्तविक लेन देन और संगत वर्ष में वास्तविक लेन देन के लिए वास्तविक भुगतान के कारण हुआ है।

9. प्रत्युत्तर में, वीसीटीपीएल ने अपने 30 जून, 2015 के पत्र के द्वारा वित्तीय वर्ष 2011-12 से 2014-15 के दौरान कंपनी द्वारा विदेशी मुद्रा पर हुए लाभ/हानि पर ब्रीफ नोट प्रस्तुत किया है। जिसका सार नीचे दिया जा रहा है:

(i). वित्तीय वर्ष-वार हुई विदेशी मुद्रा हानि/लाभ:

क्र. सं.	विवरण	वित्तीय वर्ष 2011-12 (लेखापरीक्षित)	वित्तीय वर्ष 2012-13 (लेखापरीक्षित)	वित्तीय वर्ष 2013-14 (लेखापरीक्षित)	वित्तीय वर्ष 2014-15 (लेखापरीक्षित)
1.	प्रबंधन शुल्क	1,09,936	1,03,860	18,704	42,109
2.	एएमसी	6,823	(5,12,925)	27,762	941
3.	कलपुर्जों का आयात	2,90,298	34,536	82,424	1,394
4.	बीसी पर ब्याज	9,362	59,559	37,205	2,158
5.	यात्रा एंवं अन्य व्यय	3,470	(4,015)	305	2,616
6.	पुनर्विवरण बीसी	1,34,24,421	(10,97,782)	992,68,320	3,92,68,117
7.	पुनर्विवरण एफसीएनआर ऋण				59,38,467
8.	एफसी – निरस्तीकरण	(114,36,110)	(51,00,677)	-	-
9.	बैंक प्रभार	-	(7,07,911)	-	(20,650)
10.	बीसी ऋण पुनर्भुगतान	-	-	-	(72, 19,431)
11.	एफसीएनआर ऋण का पुनर्भुगतान				(6,980)
	<b>कुल हानि/(लाभ)</b>	<b>24,08,200</b>	<b>(72,25,356)</b>	<b>994,34,720</b>	<b>380,08,742</b>

(क) उक्त सूची के क्रमांक 6, 7 और 8 को छोड़कर वास्तविक लेनदेन आधार पर हुई विदेशी मुद्रा हानि/लाभ हैं।

(ख) उक्त सूची के क्रमांक 6 वीसीटीपीएल के चरण II के विस्तार के प्रयोजन से क्रेता ऋण के रूप में विदेशी मुद्रा की पुनर्विवरण है (2 नग और एमक्यूसी, 4 नग आरटीजीसी, स्प्रैडर और आरएमक्यूजी तथा आरटीजीसी के कैपिटल पूर्जे) जो संगत वित्तीय वर्ष के अंत में किया गया है। 31.03.2014 को बकाया कुल क्रेता ऋण 183,72,815 अमरीकी डॉलर है। वीसीटीपीएल ने मई, 2014 के दौरान 52,20,744 अमरीकी डॉलर का पुनर्भुगतान किया। आरबीआई दिशानिर्देशों के अनुसार, शेष क्रेता ऋण को (131,52,071 अमरीकी डॉलर) 5 वर्षों की अवधि के लिए रॉल-ओवर किया जा सकता है और मार्च 2017 से पहले देय होना चाहिए।

(ग) क्रमांक 8 उपरोक्त उपस्करों के आयात के लिए क्रेता साख ऋण से पूर्व साखपत्र निपटारे के प्रयोजन से कंपनी द्वारा लिया गया अग्रवर्ती संविदा है।

(घ) एएस 11 के अनुसार, लेनदेन की तारीख को प्रचलित विनिमय दरें विदेशी मुद्रा लेनदेनों के लिए ली गई हैं। मौद्रिक मर्दें वर्ष – अंत की दरों पर ली गई हैं। लेनदेन की तारीख को प्रचलित दर और निपटारे की तारीख को प्रचलित दर और साथ ही मौद्रिक मर्दों को वर्ष के अंत में परिवर्तित करने के बीच के अंतर को आय अथवा व्यय, जैसा भी मामला हो, के रूप में मान्यता दी जा सकती है।

(ii) निम्नलिखित सारणी से यह देखा जा सकता है कि वीसीटीपीएल वित्तीय वर्ष 2014-15 में 479,68,456 भारतीय रूपयों का वास्तविक विदेशी मुद्रा हानि पहले ही सह चुकी है जिसे पूर्व के वर्षों में पहले रीस्टेट कर दिया गया है और एएस 11 के अनुसार विदेशी मुद्रा हानियों को संगत वर्षों में मान्यता दी जा चुकी है।

मई 2014 और जून, 2014 (वित्तीय वर्ष 2014-15) के दौरान क्रेता साख (वीसी) के भुगतान का विवरण – वित्तीय वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक पहले रीस्टेट							
क्र.सं.	स्थायी परिसंपत्तियों का विवरण	अमरीकी डॉलर में आधार मूल्य	2012-13 के दौरान पूँजीकृत मूल्य	भुगतान दर	अंतर	विदेशी मुद्रा की वास्तविक हानि/(लाभ) (भारतीय रूपयों में)	भुगतान की तारीख
1.	आरटीजीसी	43,98,411	49.22	58.81	9.59	421,58,767	16-05-2014
2.	स्प्रैडर	3,08,475	49.40	58.92	9.52	29,35,170	18-06-2014
3.	स्प्रैडर – भाग ग	34,275	51.85	58.92	7.06	2,42,084	19-06-2014
4.	आरटीजीसी – भाग ड.	4,79,583	53.32	58.81	5.49	26,32,434	16-05-2014
	कुल हानि/(लाभ) – वास्तविक	52,20,744				479,68,456	

इसलिए, यदि माननीय प्राधिकरण पूर्व के वर्षों की रीस्टेट विदेशी मुद्रा हानियों को अस्वीकृत करता है, 479,68,456/- रूपये की पूरी हानि को आगामी प्रशुल्क चक्र में क्षतिपूर्ति करनी पड़ेगी जो व्यापार पर भारी बोझ डालेगा।

(iii) निम्नलिखित सारणी 31.03.2015 की अभी तक बकाया विदेशी मुद्रा क्रेता क्रेडिट ऋण दर्शाती है और जिसका मार्च, 2017 से पहले पुनर्भुगतान करना है।

क्र. सं.	विवरण	अमरीकी डॉलर में आधार मूल्य	2012-13 के दौरान पूंजीकृत	31/3/2015 को विनिमय दर	अंतर	पहले ही रीस्टेटड विदेशी मुद्रा हानि (भारतीय रूपयों में)
1.	आरटीजीसी – पूंजीकृत पुर्जे	1,83,163	53.80	62.53	8.73	15,98,762
2.	एसटीएस भाग ई-2	1,58,274	53.37	62.53	9.16	14,49,791
2.	एसटीएस क्रेन (ए-डी)	6,54,113	55.43	62.53	7.10	46,46,945
3.	एसटीएस क्रेन (ए-डी)	103,72,000	55.43	62.53	7.10	736,84,762
3.	एसटीएस क्रेन (ए-डी)	11,65,784	55.43	62.53	7.10	82,81,962
4.	एसटीएस भाग ई-1	6,18,737	55.43	62.53	7.10	43,95,633
	कुल हानि/(लाभ) रीस्टेटड	131,52,071				940,57,856

इसलिए, यदि माननीय प्राधिकरण पूर्व के वर्षों की रीस्टेटड विदेशी मुद्रा हानियों को अस्वीकृत करता है, अप्रैल, 2015 से मार्च 2017 तक की विदेशी मुद्रा हानियों के अंतरिक्त 940,57,856/- रूपये की पूरी हानि की आगामी प्रशुल्क चक्र में क्षतिपूर्ति करनी पड़ेगी जो व्यापार पर भारी बोझ डालेगा।

10.1. इसी बीच, इस मामले के प्रक्रम के दौरान नौवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने 12 जून 2015 के द्वारा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2015 के कुछेक उपबंधों की व्याख्या पर भारत के महान्यायवादी (एजी) की राय संसूचित की। एमओएस ने उसके द्वारा प्राप्त एजी की राय को संसूचित करते समय इस प्राधिकरण को प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अंतर्गत महापत्तन न्यासों पर बीओटी टर्मिनलों के प्रशुल्क विनियमित करते समय एजी की राय को ध्यान में रखे।

10.2. तदनुसार, वीसीटीपीएल सहित प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अंतर्गत शासित सभी बीओटी टर्मिनल प्रचालकों हमारे 24 जुलाई, 2015 के पत्र संख्या टीईएमपी/46/2015-विविध के द्वारा संसूचित किया गया था कि अब से आगे, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अंतर्गत महापत्तन न्यासों में परिचालित बीओटी टर्मिनलों के प्रशुल्क के विनियमन के लिए निम्नलिखित पर विचार किया जायेगा:

- (i) प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.13 के प्रयोजन के लिए वित्तीय और वास्तविक प्रतिमान, दोनों को ही हिसाब में लिया जायेगा। अतिरेक का 20 प्रतिशत प्रचालक द्वारा रखे जाने की अनुमति दी जाती है। 20 प्रतिशत के अंतरिक्त अतिरेक को प्रचालक और प्रयोक्ता के बीच समान रूप से बांटा जायेगा।
- (ii) खंड 2.13 के प्रयोजन के लिए सुविचार की जाने वाली आय प्रचालक के लेखापरीक्षित लेखाओं के आधार पर वास्तविक अर्जित आय होगी न कि कल्पित आय।
- (iii) 21 मार्च, 2015 के प्रशुल्क आदेश संख्या टीईएमपी/65/2013-वीसीटीपीएल से तत्काल पहले के प्रशुल्क चक्र के लिए निर्धारित अतिरेक के पुनर्निर्धारण की प्रक्रिया, आरंभ की जायेगी और कथित प्रशुलक आदेश में नियत प्रशुल्क की समीक्षा की जायेगी।

11. उक्त स्थिति को ध्यान में रखकर, और एमओएस के 24 जुलाई, 2015 के पत्र के अनुसरण में 21 मार्च, 2015 के प्रशुल्क आदेश की समीक्षा वीसीटीपीएल द्वारा दायर समीक्षा आवेदन के साथ-साथ की जा सकती है।

12. **वीसीटीपीएल द्वारा रखी गई दलीले संबंधित पक्षों को अलग से भेजी जायेगी। इन्हें हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करा दिया जायेगा।**

13.1. संक्षेप में, वीसीटीपीएल ने अपने 30 अप्रैल, 2015 के पत्र के द्वारा दायर समीक्षा आवेदन में और मामले के प्रक्रम के दौरान बाद के पत्राचार में, मार्च, 2015 के आदेश की समीक्षा के लिए निम्नलिखित मुद्दे प्रस्तुत किये हैं:-

(i) पोतांतरण कंटेनरों और खाली कंटेनरों पर वीसीटीपीएल द्वारा अनुमत छूट/रियायत से संबंधित कल्पित आय, जिसे इस प्राधिकरण द्वारा वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए आय में वापस जोड़ दिया गया उसे वापस जोड़ा नहीं जाना चाहिए था।

(ii) वर्ष 2011-12 से 2013-14 के पूर्व अवधि के विश्लेषण में इस प्राधिकरण द्वारा अस्वीकृत विदेशी मुद्रा हानि पर विचार किया जाये।

(iii) उपरोक्त (i) और (ii) के परिणामस्वरूप, इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित 11.45 करोड़ रूपये के पूर्वावधि – अतिरेक का पुनर्निर्धारण किया जाये।

(iv) पोतांतरण कंटेनरों से इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित आय के आकलन को पोतांतरण कंटेनरों के तटीय भाग पर लागू 40 प्रतिशत रियायती प्रशुल्क पर विचार कर सही किया जाये जिसे मार्च 2015 के आदेश में प्रग्रहण नहीं किया गया।

(v) व्यवहारिक प्रयोजनों से दरमानों में प्रशुल्क को पूर्णांकित करना।

(vi). वर्ष 2003-04 से 2006-07 की पूर्वावधि की 44.65 करोड़ रूपये की हानि को चालू चक्र में विचार करने के लिए दोहराया जाता है। इसके अतिरिक्त, 2008-09 से 2010-11 की अवधि के लिए 100 प्रतिशत पूर्व अतिरेक के स्थान पर 50 प्रतिशत पूर्व अतिरेक का समायोजन किया जाये यानी इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित 300.84 लाख रूपये।

13.2. अनुमोदित प्रशुल्क आदेश में अस्वीकृत विदेशी मुद्रा लाभ/हानि की समीक्षा के अपने दावे के समर्थन में प्रस्तुत व्यौरे सहित समीक्षा क्रमानुसार दिया जा रहा है।

(i). **प्रचालन आय की कल्पित गणना टर्मिनल द्वारा व्यापार संवर्धन के प्रयोजन से स्वीकृत प्रशुल्क में कटौती को हिसाब में लिए बिना (यानी पश्च जोड़) प्राधिकरण द्वारा कल्पित आय के रूप में पश्च-जोड़ किया:**

(क). **वीसीटीपीएल द्वारा किया गया निवेदन**

- प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 के खंड 2.16.1. के अनुसार, दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम दरें हैं। पत्तन, यदि चाहें तो निम्न दरें भी प्रभारित कर सकते हैं और/अथवा ऊंची रियायते और छूटें भी दे सकते हैं।
- दिशानिर्देशों में ऐसा कोई प्रावधान नहीं है कि प्रचालन आय की दरमानों के अनुसार कल्पित गणना की जा सकती है जबकि कुछ रियायतें और छूटें प्रचालक द्वारा दी जाती हैं। कल्पित आधार पर आय की गणना इसलिए निश्चित ही रिकार्ड में गलती है और इसकी समीक्षा की जरूरत है।
- पोतांतरण पर रियायत देने से मुख्य लाइन प्रचालकों को बड़े मुख्य लाइन पोतों को काल करने का लाभ हुआ है और कंटेनर प्रचालकों/एजेंटों को कम स्लॉट प्रस्तावित किया गया। बदले में, कंटेनर प्रचालक/एजेंट नियर्तिकों/आयातकों का निम्न माल लागत देने में सक्षम हुए।
- टर्मिनल ने इस तथ्य को ध्यान में रखकर खाली कंटेनरों पर छूट प्रदान की कि निर्यात कार्गो को भरने के लिए विजाग बाजार में खाली कंटेनर पर्याप्त संख्या में उपलब्ध नहीं हैं। कंटेनर प्रचालक एक अतिरिक्त प्रचालन लागत पर खाली कंटेनरों का प्रतिस्थापन करते हैं। इसलिए, व्यापार के लाभ के लिए वीसीटीपीएल कभी-कभी खाली कंटेनरों की भारी संख्या के आधार पर रियायत दे देता है।
- ऐसी स्थिति में, जहां व्यापार वास्तव में रियायत का लाभ मिल रहा है, प्रचालन आय की गणना करते समय रियायतों को हिसाब में नहीं लेता जो वीसीटीपीएल के हितों के प्रति हानिकार है, क्योंकि एक ओर तो हम राजस्व की हानि उठा और दूसरी ओर प्रचालन आय अनावश्यक रूप से बढ़ा दी जाती है।
- इसलिए, प्राधिकरण से आदेश पर पुनर्विचार का अनुरोध करते हैं कि निम्नलिखित कल्पित राजस्व का पश्च जोड़ न किया जाए:

वित्तीय वर्ष	रूपये लाख में
2011-12	603.87
2012-13	531.30
2013-14	600.19
योग	1735.36

(ख) 21 मार्च, 2015 के आदेश का संगत उद्धरण [पैरा 10(iv)(ग)] नीचे दोहरया जाता है।

“वीसीटीपीएल ने बताया है कि नियांतों में वृद्धि को बढ़ावा देने के लिए टर्मिनल के माध्यम से पुर्नस्थापन हेतु पोतांतरण कंटेनरों तथा खाली कंटेनरों के प्रहस्तन प्रभारों में रियायत प्रदान की गई थी। पिछली अवधि के विश्लेषण में प्रयोजन के लिए, अनुमोदित दरमान के अनुसार वसूली योग्य राजस्व पर ही विचार किया जा सकता है। इसलिए, वास्तविक आय में अपने विवेकाधिकार पर वीसीटीपीएल द्वारा प्रदत्त छूट पर विचार नहीं किया गया है और लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित वास्तविक आय में जोड़ा गया है।”

(ग) विश्लेषण:

(i) अपने विवेकानुसार दी गई छूटों को वीसीटीपीएल द्वारा लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में सूचित वास्तविक आय में इस प्राधिकरण द्वारा तब अपनायी गई प्रणाली सभी मामलों में इस प्राधिकरण द्वार अपनायी जाने वाली सामान्य पद्धति के अनुसार थी। यह पद्धति न केवल वीसीटीपीएल के मामले में अपनायी गई थी बल्कि तब प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 द्वारा शासित अन्य निजी टर्मिनल प्रचालकों और महापत्तन न्यासों के मामले में भी अपनायी गई थी।

(ii) लेकिन जैसा कि पहले बताया गया है वीसीटीपीएल द्वारा दाखिल समीक्षा आवेदन के साथ मार्च, 2015 आदेश में प्रशुल्क निर्धारण के दौरान वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के पिछले प्रशुल्क चक्र के लिए पूर्वाधिकारी अधिशेष का भी प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के कुछेक उपवंधों पर ए.जी. की राय समूचित करते हुए एमओएस के 12 जून, 2015 के पत्र को ध्यान में रखकर पुनर्निर्धारण भी करना होगा। वीसीटीपीएल ने सूचित किया है कि 21 मार्च, 2015 के प्रशुल्क आदेश से तत्काल पूर्व प्रशुल्क चक्र के लिए अधिशेष परिमाण के पुनर्निर्धारण के लिए प्रक्रम आरंभ किया जाये और कथित प्रशुल्क आदेश में निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा की जाए।

(iii) प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के कुछेक उपवंधों पर ए.जी. की तीन व्याख्याओं में से एक, जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है, टर्मिनल प्रचालकों द्वारा अनुमत रियायत/छूट को कल्पित आय में पश्च जोड़ने से संबंधित है। ए.जी. ने राय दी है कि प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.13 के प्रयोजन से सुविचारित आय प्रचालकों के लेखापरीक्षित लेखाओं के आधार पर प्रचालक द्वारा अर्जित आय उनकी वास्तविक होगी न कि कोई कल्पित आय।

(iv) जैसा कि वीसीटीपीएल ने सही उल्लेख किया है और मार्च, 2015 के आदेश के पैरा 10 (iv)(ग) में प्रकट किया गया है कि वास्तविक आय में वीसीटीपीएल द्वारा अपने विवेकानुसार स्वीकृत छूट को मार्च, 2015 के आदेश में सुविचारित नहीं किया गया था और उसे लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में सूचित वर्ष 2011-12 से 2013-14 की वास्तविक आय में जोड़ दिया गया था।

(v) ए.जी. की राय के आधार पर, वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के लिए क्रमशः 603.87 लाख रूपये, 531.30 लाख रूपये और 600.19 लाख रूपये की छूट वीसीटीपीएल द्वारा स्वीकृत कुल मिलाकर 1735.36 लाख रूपये की छूट जो आय में जोड़ दी गई थी अब प्रशुल्क आदेश मार्च, 2015 के लागत विवरण में संगत अवधि के लिए सुविचारित आय से घटाया जा रहा है।

(vi) उक्त आशोधन के अधीन मार्च 2015 के अनुलग्नक में सुविचारित वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के लिए क्रमशः 6826.11 लाख रूपये, 7486.08 लाख रूपये और 8487.82 लाख रूपये की आय जो वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए कुल मिलाकर 22800.01 लाख रूपये प्रति पूर्वाधिकारी वास्तविक की तुलना में आकलनों के विश्लेषण से संबंधित वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के लिए आशोधित आय क्रमशः 6224.24 लाख रूपये, 6594.78 लाख रूपये और 7887.63 लाख रूपये होगी जो वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए कुल मिलाकर 21064.65 लाख रूपये है।

(vii) इस प्रकार, संक्षेप में, एमओएस द्वारा संसूचित ए.जी. की राय से प्रभावित इस मद के संबंध में मार्च, 2015 के प्रशुल्क आदेश की समीक्षा कर दी गई है।

(ii) **वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान प्राधिकरण द्वारा अस्वीकृत विदेशी मुद्रा हानियों पर विचार करना।**

(क) बीसीटीपीएल द्वारा किया गया निवेदन

(i) संगत वित्त वर्ष की 31 मार्च को विदेशी मुद्रा की बकाया देनदारी के पुनर्विचार के कारण विदेशी मुद्रा हानि को ए.एस. 11 के आधार पर हिसाब में लिया गा है। इस प्राधिकरण ने वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान विदेशी मुद्रा हानि को अस्वीकार कर दिया गया।

(ii) टिप्पणी 8 के नीचे टीएएमपी फार्म 3क के अनुसार, “विनिमय दर की घट-बढ़ के कारण विदेशी मुद्रा पुनर्भुगतान पर यदि कोई, हानि हो, वह संगत वर्ष के दौरान किस्त भुगतान तक सीमित होगी।”

(iii) एएस 11 के अनुसार, लेनदेन की तारीख को प्रचलित विनिमय दरें विदेशी मुद्रा लेनदेनों के लिए ली गई हैं। मौद्रिक मद्दें वर्ष –अंत की दरों पर ली गई हैं। लेनदेन की तारीख को प्रचलित दर और निपटारे की तारीख को प्रचलित दर और साथ ही मौद्रिक मद्दों को वर्ष के अंत में परिवर्तित करने के बीच के अंतर को आय अथवा व्यय, जैसा भी मामला हो, के रूप में मान्यता दी जा सकती है।

(iv). वित्तीय वर्ष-वार हुई विदेशी मुद्रा हानि/(विदेशी मुद्रा लाभ) नीचे प्रस्तुत है:

क्र. सं.	विवरण	वित्तीय वर्ष 2011-12 (लेखापरीक्षित)	वित्तीय वर्ष 2012-13 (लेखापरीक्षित)	वित्तीय वर्ष 2013-14 (लेखापरीक्षित)	वित्तीय वर्ष 2014-15 (लेखापरीक्षित)
1.	प्रबंधन शुल्क	1,09,936	1,03,860	18,704	42,109
2.	एएमसी	6,823	(5,12,925)	27,762	941
3.	कलपुर्जों का आयात	2,90,298	34,536	82,424	1,394
4.	बीसी पर ब्याज	9,362	59,559	37,205	2,158
5.	यात्रा एवं अन्य व्यय	3,470	(4,015)	305	2,616
6.	पुनर्विवरण बीसी	1,34,24,421	(10,97,782)	992,68,320	392,68,117
7.	पुनर्विवरा एफसीएनआर ऋण				59,38,467
8.	एफसी निरस्तीकरण	– (114,36,110)	(51,00,677)	–	–
9.	बैंक प्रभार	–	(7,07,911)	–	(20,650)
10.	बीसी ऋण पुनर्भुगतान	–	–	–	(72, 19,431)
11	एफसीएनआर ऋण का पुनर्भुगतान				(6,980)
	<b>कुल हानि/(लाभ)</b>	<b>24,08,200</b>	<b>(72,25,356)</b>	<b>994,34,720</b>	<b>380,08,742</b>

(v) उक्त सूची के क्रमांक 6, 7 और 8 को छोड़कर वास्तविक लेनदेन आधार पर हुई विदेशी मुद्रा हानि/लाभ हैं।

(vi) (क). उक्त सूची के क्रमांक 6 वीसीटीपीएल के चरण III के विस्तार के प्रयोजन से क्रेता ऋण के रूप में विदेशी मुद्रा की पुनर्विवरण है (2 नग और एमक्यूसी, 4 नग आरटीजीसी, स्प्रैडर और आरएमक्यूजी तथा आरटीडीसी के कैपिटल पूर्जे) जो संगत वित्तीय वर्ष के अंत में किया गया है।

(ख) 31.03.2014 को बकाया कुल क्रेता ऋण 1,83,72,812 अमरीकी डॉलर है। वीसीटीपीएल ने वित्तीय वर्ष 2014-15 के दौरान मई, 2014 और जून 2014 में 52,20,744 अमरीकी डॉलर (183,72,815 अमरीकी डॉलर में से जो पहले रीस्टेटड किये गए थे) का पुनर्भुगतान कर दिया था जिसके लिए वास्तविक विदेशी मुद्रा हानि 4,79,68,455.66 रूपये की है। शेष बकाया (131,52,071 अमरीकी डॉलर) क्रेता ऋण का शेष पुनर्भुगतान मार्च 2017 से पहले उतारा जाना है। चूंकि वर्ष-दर-वर्ष अमरीकी डॉलर के प्रति रूपये का मूल्य घटता जा रहा है, वीसीटीपीएल ने 52,20,744 अमरीकी डॉलर का पुनर्भुगतान कर दिया है। आरबीआई के दिशानिर्देशों के अनुसार, शेष क्रेता ऋण (131,52,071 अमरीकी डॉलर) को 5 वर्षों की अवधि के लिए रॉल ओवर किया जा सकता है और मार्च 2017 से पहले देय होना चाहिए।

(vii) क्रमांक 8 उपरोक्त उपस्करों के आयात के लिए क्रेता साख ऋण से पूर्व साखपत्र निपटारे के प्रयोजन से कंपनी द्वारा लिया गया अग्रवर्ती संविदा है।

(viii) निम्नलिखित सारणी से यह देखा जा सकता है कि वीसीटीपीएल वित्तीय वर्ष 2014-15 में 479,68,456 भारतीय रूपयों का वास्तविक विदेशी मुद्रा हानि पहले ही सह चुकी है जिसे पूर्व के वर्षों में पहले रीस्टेट कर दिया गया है और एएस 11 के अनुसार विदेशी मुद्रा हानियों को संगत वर्षों में मान्यता दी जा चुकी है।

मई 2014 और जून, 2014 (वित्तीय वर्ष 2014-15) के दौरान क्रेता साख (बीसी) के भुगतान का विवरण – वित्तीय वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक पहले रीस्टेट							
क्र. सं.	स्थायी परिसंपत्तियों का विवरण	अमरीकी डॉलर में आधार मूल्य	2012-13 के दौरान पूंजीकृत मूल्य	भुगतान दर	अंतर	विदेशी मुद्रा की वास्तविक हानि/(लाभ) (भारतीय रूपयों में)	भुगतान की तारीख
1.	आरटीजीसी	43,98,411	49.22	58.81	9.59	421,58,767	16-05-2014
2.	स्प्रैडर	3,08,475	49.40	58.92	9.52	29,35,170	18-06-2014
3.	स्प्रैडर – भाग ग	34,275	51.85	58.92	7.06	2,42,084	19-06-2014
4.	आरटीजीसी – भाग ड.	4,79,583	53.32	58.81	5.49	26,32,434	16-05-2014
	कुल हानि/(लाभ) – वास्तविक	52,20,744				479,68,456	

इसलिए, यदि माननीय प्राधिकरण पूर्व के वर्षों की रीस्टेट विदेशी मुद्रा हानियों को अस्वीकृत करता है, 479,68,456/- रूपये की पूरी हानि की आगामी प्रशुल्क चक्र में क्षतिपूर्ति करनी पड़ेगी जो व्यापार पर भारी बोझ डालेगा।

(ix) निम्नलिखित सारणी 31.03.2015 को अभी तक बकाया विदेशी मुद्रा क्रेता क्रेडिट ऋण दर्शाती है और जिसका मार्च, 2017 से पहले पुनर्भुगतान करना है।

क्र.सं.	विवरण	अमरीकी डॉलर में आधार मूल्य	2012-13 के दौरान पूंजीकृत	31/3/2015 को विनिमय दर	अंतर	पहले ही रीस्टेटड विदेशी मुद्रा हानि (भारतीय रूपयों में)	
1.	आरटीजीसी पूंजीकृत पुर्जे	—	1,83,163	53.80	62.53	8.73	15,98,762
2.	एसटीएस भाग ई-2	1,58,274	53.37	62.53	9.16	14,49,791	
2.	एसटीएस क्रेन (ए-डी)	6,54,113	55.43	62.53	7.10	46,46,945	
3.	एसटीएस क्रेन (ए-डी)	103,72,000	55.43	62.53	7.10	736,84,762	
3.	एसटीएस क्रेन (ए-डी)	11,65,784	55.43	62.53	7.10	82,81,962	
4.	एसटीएस भाग ई-1	6,18,737	55.43	62.53	7.10	43,95,633	
	कुल हानि/(लाभ) रीस्टेट	131,52,071				940,57,856	

इसलिए, यदि माननीय प्राधिकरण पूर्व के वर्षों की रीस्टेटड विदेशी मुद्रा हानियों को अस्वीकृत करता है, अप्रैल, 2015 से मार्च 2017 तक की विदेशी मुद्रा हानियों के अंतिरिक्त 940,57,856/- रूपये की पूरी हानि की आगामी प्रशुल्क चक्र में क्षतिपूर्ति करनी पड़ेगी जो व्यापार पर भारी बोझ डालेगा।

(x) इस तरह वीसीटीपीएल ने अनुरोध किया है कि यदि विदेशी मुद्रा लाभ/हानि को रीस्टेटमैट के संगत वित्तीय वर्ष में, वास्तविक भुगतान के समय एक व्यय के रूप में स्वीकृत नहीं किया जाता है तो काफी भारी विदेशी मुद्रा हानि होगी और इसे 2017-18 से 2019-20 के आगामी प्रशुल्क चक्र के एक बार में ही व्यापार का अंतरित करना पड़ेगा।

(y) 21 मार्च, 2015 [पैरा 10(iv)(ज)] के संगत उद्धरण नीचे पुनः दोहराया जाता है:

“वीसीटीपीएल के वार्षिक लेखे वर्ष 2012-13 में 72.25 लाख रूपये का निवल विदेशी मुद्रा विनिमय लाभ और वर्ष 2011-12 में 24.08 लाख रूपये और वर्ष 2013-14 में 994.34 लाख रूपये का निवल विदेशी मुद्रा विनिमय हानि दिखाते हैं।

वीसीटीपीएल ने वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित वास्तविक विदेशी मुद्रा विनिमय लाभ/हानि का ब्रेकअप भेजा है। वीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित व्योरों से यह देखा जा सकता है कि वर्ष 2012-13 में प्रतिवेदित रूपये 72.25 लाख का विदेशी मुद्रा विनिमय लाभ रूपये 10.97 लाख खरीददारों के क्रेडिट के पुनर्विवरण से संबंधित है और रूपये 51.00 लाख अग्रेषण करार के रद होने से संबंधित है। वास्तविक लेनदेन और वास्तविक भुगतान के लेखा पर होने वाला विदेशी मुद्रा ऋण/परिसंपत्तियों/व्ययों के पुनर्विवरण के लेखा पर होने वाले विदेशी मुद्रा विनिमय लाभ अथवा हानि पर प्रशुल्क निधारित किए जाने के समय विचार नहीं किया गया है। इसलिए, खरीददार क्रेडिट के पुनर्विवरण पर प्रतिवेदित विदेशी मुद्रा विनिमय लाभ पर विचार नहीं किया गया है। यह अन्य टर्मिनलों के प्रशुल्क निधारण में भी अनुसारित दृष्टिकोण के अनुसार है जोकि 2005 दिशानिर्देशों द्वारा शासित किए जाते हैं। इसके अलावा, वीसीटीपीएल के मामले में अग्रेषण करार रद्दीकरण के लेखा पर विदेशी मुद्रा विनिमय लाभ एवं हानि भी बताये गए हैं। अग्रेषण करार रद्दीकरण पर विदेशी मुद्रा विनिमय लाभ/हानि की प्रकृति अस्पष्ट रह गई है। पिछले प्रशुल्क आदेश में इस मद पर विचार नहीं किया गया था। इसलिए, वास्तविकताओं की समीक्षा करते समय भी, अग्रेषण करार के रद्दीकरण के लेखा पर इस विदेशी मुद्रा विनिमय लाभ/हानि पर अनुमानों के साथ तरह-तरह की तुलना करने के लिए विचार नहीं किया गया है। तदनुसार, रूपये 61.98 लाख का विदेशी मुद्रा विनिमय लाभ अर्थात वर्ष 2012-13 में रूपये 10.98 लाख और रूपये 51.00 लाख का जोड़, अलग रखे गए हैं।

इसी दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, वर्ष 2011-12 के लिए, प्रबंधन शुल्क के पुनर्विवरण हेतु रूपये 1.08 लाख, खरीददार क्रेडिट के पुनर्विवरण के लिए रूपये 134.24 लाख और अग्रेषण करार रद्दीकरण की वजह से रूपये 114.36 लाख का विदेशी मुद्रा विनिमय लाभ कुल विदेशी मुद्रा विनिमय नुकसान रूपये 20.96 लाख

(रूपये 1.08 + रूपये 134.24 – रूपये 114.36 लाख) अलग रखा गया है। विदेशी मुद्रा विनिमय लाभ/हानि की सभी अन्य मदें जोकि भंडारों की खरीद आदि के लिए नियमित संब्यवहार, लागत विवरण में सुविचारित किए गए हैं।

(ग) विश्लेषणः

- (i) मार्च, 2015 आदेश में, विस्तार से बताए गए कारणों के लिए वर्ष 2011-12 में निवल विदेशी मुद्रा हानि 20.96 लाख रूपये, वर्ष 2013-14 में 992.68 रूपये की थी और वर्ष 2012-13 में 61.98 लाख रूपये का निवल विदेशी मुद्रा लाभ हुआ था जिसे वर्ष 2011-12 से वर्ष 2013-14 के पूर्वावधि निष्पादन के विश्लेषण में स्वीकार नहीं किया गया था।
- (ii) जहां तक वीसीटीपीएल द्वारा अनुपालन किये जा रहे विदेशी मुद्रा लेनदेन लेखांकन मानक (एएस) 11 का संबंध है। यह बताना समीक्षीय है कि सामान्य संशोधन आदेश के प्रक्रम के दौरान भी, जो मार्च 2015 के आदेश के रूप में परकाष्ठा पर पहुंचा, वीसीटीपीएल ने उक्त एएस का संदर्भ दिया था और बताया था कि तारीख को प्रचलित विनिमय दरों पर दर्ज किया जाता है। हानि अथवा लाभ (1) भुगतान किये जाने की तारीख को अथवा (2) 31 मार्च को बकाया राशि, जिसे उस दिन की विनिमय दर पर परिवर्तित किया जाता है। जहां तक वीसीटीपीएल द्वारा उठाये गए मुद्दे, हानि अथवा लाभ को भारतीय लेखांकन मानक 11 के अनुसार लाभ व हानि खाते में दर्शाया जाता है, यह उल्लेख किया जाता है कि प्रशुल्क निर्धारण वीसीटीपीएल द्वारा अनुपालन किये जा रहे लेखांकन से भिन्न है। जैसा कि वीसीटीपीएल ने स्वीकार किया है, निजी टर्मिनलों प्रचालकों के लिए प्रशुल्क दाखिल करने वाले फार्मों के फार्म 3क की टिप्पणी 9 यह उपबंध करती है कि दि संबंधित वर्ष के दौरान वास्तविक भुगतान किया जाता है और विनिमय दर में उतार-चढ़ाव के कारण विदेशी मुद्रा ऋण के पुनर्भुगतान पर होने वाली हानि, यदि कोई हो, को स्वीकार्य करना।
- (iii) मार्च, 2015 के आदेश में दी गई स्थिति को दोहराना उपयुक्त होगा कि वास्तविक लेनदेन के कारण और वास्तविक भुगतान के लिए प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया के प्रयोजन से लागत विवरण में दर्शाये जाते हैं। प्रशुल्क निर्धारण करते समय ऋण/परिसंपत्ति/व्ययों के पुनरुल्लेख के कारण होने वाले विदेशी मुद्रा लाभ अथवा हानि पर ही विचार नहीं किया जाता, क्योंकि इसमें वास्तविक लेनदेन अथवा वास्तविक भुगतान शामिल नहीं होता।
- (iv) इस प्राथिकरण द्वारा अस्वीकृत विदेशी मुद्रा लाभ/हानि क्रेता क्रेडिट का पुनरुल्लेखन, अग्रवर्ती संविदा निरस्तीकरण होता है। इस मद की समीक्षा के संदर्भ में वीसीटीपीएल को विशेष रूप से यह प्रमाणित करने का विशेष रूप से अनुरोध किया गया था कि प्रत्येक विदेशी मुद्रा लाभ/हानि वीसीटीपीएल द्वारा किए गए वास्तविक लेन देन और वास्तविक भुगतानों का संगत वित्तीय वर्ष में वास्तविक लेन देनों से संबंधित है।
- (v) वीसीटीपीएल ने अपने समीक्षा आवेदन में निवेदन किया है कि ऊपर 13.2 (ii) (क) (iv) में दर्शायी गई सारणी में प्रदर्शित सभी मदें, सिवा मद संख्या (6) अर्थात् विदेशी मुद्रा – क्रेता क्रेडिट का पुनरुल्लेखन – एफसीएनआर ऋण और मद संख्या 8 – अग्रवर्ती संविदा निरस्तीकरण के विदेशी मुद्रा हानि/लाभ हैं जो वास्तविक लेन देन आधार पर हुई हैं। वीसीटीपीएल द्वारा क्रमांक 7 के प्रति वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए शन्य राशि दर्शायी गई है। जैसे पहले बताया गया है, विदेशी मुद्रा लाभ/हानि वास्तविक लेनदेनों और वास्तविक भुगतानों के कारण हुए हैं और प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन से लागत विवरण में दर्शाये गए हैं।
- (vi) जहां तक वर्ष 2014-15 में 4,79,68,456 रूपये पर वीसीटीपीएल द्वारा दर्शाया गया क्रेता क्रेडिट से संबंधी वास्तविक विदेशी मुद्रा हानि का संबंध है, यह मई 2014 और जून 2014 में किये गए भुगतानों से संबंधित हैं। वीसीटीपीएल द्वारा भेजा गया समीक्षा मामला वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए पूर्वावधि विश्लेषण में विदेशी मुद्रा लाभ/हानि को अस्वीकार कर दिया था। अतः वर्ष 2014-15 से संबंधित कथित विदेशी मुद्रा हानि वर्तमान प्रक्रम में संगत नहीं पाया गया।
- (vii) जहां तक उपरोक्त पैरा 13.2 (ii) (क) (iv) में लाये गए 31 मार्च, 2015 को बकाया विदेशी मुद्रा क्रेता क्रेडिट के व्यौरे का संबंध है, वीसीटीपीएल ने स्वयं यह बताया है कि इसने वास्तव में भुगतान नहीं किया है।
- (viii) इस प्रकार, संक्षेप में, वीसीटीपीएल अपने समीक्षा ओवदन में प्रमाणित नहीं कर सका कि मार्च 2015 आदेश में अस्वीकृत संगत वित्तीय वर्षों अर्थात् 2011-12 से 2013-14 के दौरान विदेशी मुद्रा लाभ/हानि के संबंध में वास्तविक भुगतान नहीं किया गया है। प्रशुल्क का निर्धारण करते समय ऋण/परिसंपत्ति/व्ययों के पुनरुल्लेखन के कारण होने वाले विदेशी मुद्रा लाभ अथवा हानि पर विचार नहीं किया जाता। वीसीटीपीएल ने अपने समीक्षा आवेदन में किसी अशुद्धि का उल्लेख

नहीं किया है, इसलिए इस संबंध में मार्च 2015 के आदेश में इस पहलू पर किसी समीक्षा की आवश्यकता नहीं है। अतः इस मद की समीक्षा की जरूरत नहीं है।

(ix) जहां तक वीसीटीपीएल द्वारा उठाया गया मुद्दा कि हानि पर विचार नहीं करने से अगले प्रशुल्क चक्र में बड़ी भारी हानि अपरिहार्य है और व्यापार पर दबाव पड़ेगा, यह कहना है कि इस मामले का परीक्षण वास्तविक लेनदेन/भुगतान के आधार पर उस समय सूचित किये जाने पर किया जायेगा। यह उपर्युक्त नहीं होगा कि विद्यमान प्रशुल्क में भावी अवधि में होने वाली हानि को दर्शाया जाए।

(iii) उपरोक्त (i) और (ii) मदों की समीक्षा के परिणामस्वरूप इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित 11.45 करोड़ रूपये के पूर्वाधि अधिशेष को पुनर्निर्धारित करने की आवश्यकता है।

(क) वीसीटीपीएल द्वारा किया गया निवेदन:

वीसीटीपीएल ने उपरोक्त (i) और (ii) में उठाए गए मुद्दों को ध्यान में रखकर वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए इस प्राधिकरण द्वारा 11.45 करोड़ रूपये निर्धारित पूर्वाधि अधिशेष की समीक्षा करने का अनुरोध किया।

(ख) 21 मार्च 2015 के आदेश के पैरा 10 (xi) (ख) (v) से (ix) के संगत उद्धरण पुनः दोहराये जाते हैं:

"(v). हमारे द्वारा तैयार किए गए लागत विवरण के अनुसार, वीसीटीपीएल ने वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए प्रतिलाभ से पहले ₹0 2629.78 लाख, ₹0 2117.93 लाख और ₹0 2340.59 लाख का अधिशेष अर्जित किया है जोकि कुल औसत अधिशेष ₹0 2362.77 लाख होता है। इस प्रकार नियोजित औसत पूंजी पर अर्जित औसत प्रतिलाभ 23.1 प्रतिशत परिगणित होता है, जैसाकि निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है:-

(रूपये लाखों में)

विवरण	2011-12	2012-13	2013-14	औसत
वीसीटीपीएल द्वारा अर्जित प्रतिलाभ से पहले वास्तविक अधिशेष	2,629.78	2,117.93	2,340.59	2,362.77
वास्तविक नियोजित पूंजी	5,651.54	13,041.93	11,964.29	10,219.25
नियोजित पूंजी पर वास्तविक प्रतिलाभ	46.5%	16.2%	19.6%	23.1%

(vi). जैसाकि उपर्युक्त विश्लेषण से देखा जा सकता है कि भौतिक पैरामीटर अर्थात् प्रहस्तित वास्तविक यातायात और प्रचालन आय के रूप में वित्तीय निष्पादन में भिन्नता लगभग 20 प्रतिशत है। इसके अलावा, उपर्युक्त तालिका के अनुसार, वीसीटीपीएल ने पिछले प्रशुल्क आदेश में स्वीकृत 16 प्रतिशत प्रतिलाभ के विपरीत नियोजित पूंजी पर 23.1 प्रतिशत का औसत प्रतिलाभ अर्जित किया है।

प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार, पिछले प्रशुल्क चक्र के लिए वास्तविक भौतिक और वित्तीय कार्यानिष्पादन की समीक्षा अथवा - 20 प्रतिशत की भिन्नता दर्शाता है तो ऐसे प्रोटोकॉल किए गए लाभ/हानि का 50 प्रतिशत अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजित किया जाएगा। इसलिए, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, वीसीटीपीएल के मौजूदा प्रशुल्क चक्र में पिछले अधिशेष का समायोजन करने का मामला है।

(vii). पिछली अवधि के लिए अतिरिक्त अधिशेष के समायोजन पर विचार करने से पहले, अक्तूबर 2011 आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा लिए गए निर्णय से डील करना प्रासंगिक है। पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, गैर-कंटेनर पोत (एनसीवी) से आय के संबंध में वीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित पूर्वानुमान/अनुमानों पर शंका का कुछ तत्व था। जैसाकि वीसीटीपीएल द्वारा उस समय किए गए निवेदनों के आधार पर उक्त आदेश के पैरा 12; अपाद्ध (ब) में बताया गया है कि भविष्य वर्षों में इस स्रोत से आय में काफी कमी रहने का अनुमान है, इसलिए इस प्राधिकरण ने इस शर्त के अधीन वीसीटीपीएल द्वारा यथा अनुमानित एनसीवी से आय पर विश्वास किया है कि यदि अनुमानित एनसीवी आय के सापेक्ष वास्तविक में कोई सकारात्मक भिन्नता पाई जाती है तो ऐसा प्रोद्भूत अगले प्रशुल्क समीक्षा में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

इस प्रकार, अनुमानों के सापेक्ष वास्तविकताओं की समीक्षा करते समय, यह देखा गया है कि ₹ 30 लाख प्रतिवर्ष अर्थात् कुल ₹ 90 90 लाख पर एनसीवी से अनुमानित आय के विपरीत, तदनुरूपी अवधि के लिए वीसीटीपीएल द्वारा अर्जित कुल कुल आय ₹ 287.41 लाख है। पूर्ण रूप में भिन्नता ₹ 197.41 लाख सकारात्मक है अर्थात् वीसीटीपीएल ने अनुमानों की अपेक्षा ₹ 197.41 लाख अधिक अर्जित किया है और प्रतिशत में यह 219.34 प्रतिशत परिगणित होता है। उपर्युक्त के मद्देनजर, इस प्राधिकरण के निर्णय के अनुसार, अनुमान स्तर अर्थात् 197.41 लाख पर वीसीटीपीएल द्वारा अर्जित अतिरिक्त आय मौजूदा प्रशुल्क चक्र में पूर्णता समायोजित किया गया है। चूंकि अतिरिक्त आय को पूर्णतः समायोजित करने का निर्णय वीसीटीपीएल के अनुमान पर शंकाओं के आधार पर पहले ही लिया गया है जोकि पूरी तरह से सही साबित हुआ है, यह प्राधिकरण समायोजन के लिए केवल 50 प्रतिशत पर विचार करने के लिए वीसीटीपीएल के अनुरोध पर सहमति प्रदान करने की स्थिति में नहीं है।

(viii) पूर्व अवधि 2011-12 से 2013-14 के लिए निर्धारित अतिरिक्त अधिशेष का समायोजन नहीं आ रहा है। यहां पर नोट करना प्रासंगिक है कि चूंकि एनसीवी से अतिरिक्त आय वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए पहले ही ली जा चुकी है, एनसीवी से संबंधित आय के अतिरिक्त के बाद शेष वास्तविक अतिरिक्त अधिशेष 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के प्रावधानों के अनुसार, 50 प्रतिशत की सीमा तक समायोजित करने के लिए विचार किया गया है। समाहित करते हुए, वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए अधिशेष (स्वीकार्य प्रतिलाभ के बाद) जो मौजूदा प्रशुल्क चक्र में समायोजन के लिए सुविचारित किया जा रहा है, निम्नवत् है:-

(रूपए लाखों में)

विवरण	₹ 0 लाखों में	समायोजित किया जाए	समायोजन के लिए सुविचारित
2क्रेनसीवी से अतिरिक्त आय (₹ 0 287.41 लाख - ₹ 0 90 90 लाख)	197.41	100%	197.41
वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए निर्धारित कुल वास्तविक अतिरिक्त अधिशेष घटाव एनसीवी से आय (₹ 0 2183.06 लाख - ₹ 0 287.41 लाख)	1895.65	50%	947.82
समायोजित करने के लिए सुविचारित किया जाने वाला कुल अतिरिक्त अधिशेष			1145.23

(ix). इस प्रकार, वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान अनुमत लागत और स्वीकार्य प्रतिलाभ से अधिक वीसीटीपीएल द्वारा अर्जित ₹0 1145.23 लाख का वास्तविक अधिशेष भविष्य प्रशुल्क में समायोजित किया जाना है। कुछ अन्य निजी टर्मिनलों जैसे गेटवे टर्मिनल्स आँफ इंडिया लिमिटेड (जीटीआईपीएल), चेन्नई कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (सीसीटीपीएल), टीएम इंटरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईआईएल) और साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड के हाल ही के मामले आदि के प्रशुल्क मामलों में, जहां समायोजन के लिए पूर्व अधिशेष की महत्वपूर्ण राशि पैदा हुई है और जहां मौजूदा प्रशुल्क में कठौती के लिए एक मामला था, इस प्राधिकरण ने प्रशुल्क में उतार-चढ़ाव को आसान बनाने के लिए और एक चक्र में प्रशुल्क में आटिकिश्यल कठौती से बचने के लिए, पांच वर्षों की अवधि में ऐसे पूर्व अधिशेष का समायोजन करने के लिए विचार किया है।

मौजूदा मामले में, जैसाकि देखा जा सकता है, हमने विश्लेषण पर प्रगति की है, भविष्य अवधि के लिए लागत स्थिति घाटा स्थिति दर्शाती है जोकि प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर प्रशुल्क के ऊर्ध्वरूपी संशोधन के लिए जरूरी है। अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजन के लिए पूर्व अधिशेष के कुछ हिस्से को पढ़ते हुए मौजूदा चक्र में वृद्धि प्रदान करना उचित नहीं है। इसलिए, प्रशुल्क वृद्धि पर विचार करने से पहले इसी प्रशुल्क चक्र में मूल्यांकित पूर्व अधिशेष के समायोजन को एकजास्ट करने के लिए वांछित है। इसलिए, मौजूदा प्रशुल्क चक्र में तीन वर्षों 2014-15 से 2016-17 के दौरान समान रूप से समायोजित करने के लिए ₹0 1145.23 लाख पर विचार किया गया है।

(ग) विश्लेषण:

(i) वीसीटीपीएल द्वारा अनुमत छूटों/रियायतों को मिली मान्यता से उठे वर्ष 2011-12 से 2012-13 में सुविचारित आय में आशोधन के परिणामस्वरूप, पूर्वावधि के लिए निर्धारित और समायोजन के लिए सुविचारित अतिरेक भी आशोधित होगा जैसा कि वीसीटीपीएल ने अनुरोध किया है। इसके अतिरिक्त, एजी की राय से उत्पन्न पूर्वावधि के लिए निर्धारित अतिरेक में एक और आशोधन अपेक्षित है। एजी की राय के अनुसार प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.13 के प्रयोजन से वित्तीय और वास्तविक दोनों ही भिन्नताओं को हिसाब में लिया जाना चाहिए, यदि वित्तीय और वास्तविक दोनों प्रतिमानों में भिन्नता 20 प्रतिशत से अधिक रहती है तो अतिरेक का 20 प्रतिशत प्रचालक को रखने की अनुमति दी जाए। वही अतिरेक जो 20 प्रतिशत के अतिरिक्त होगा उसे प्रचालक और प्रयोक्ता के बीच 50:50 के अनुपात में बांटा जाना चाहिए। मार्च 2015 के आदेश में, पूर्वावधि अतिरेक पूर्वगामी प्रशुल्क चक्र के लिए है।

(ii) मार्च, 2015 के आदेश के साथ संलग्न पूर्वावधि के लिए वास्तविक के साथ-साथ आकलन दर्शने वाले लागत विवरण को वर्ष 2011-12 से 2013-14 की आशोधित आय और पूर्वावधि अतिरेक के सम्बन्ध के बारे में संसूचित एजी की राय को ध्यान में रखकर आशोधित किया जाता है जैसा पूर्वगामी पैराओं में स्पष्ट किया गया है, जिसे **अनुलग्न - I** के रूप में संलग्न किया जाता है।

(iii) वास्तविक की तुलना में आकलनों का मिलान जैसा कि पिछले प्रशुल्क आदेश में है और **अनुलग्न - I** के अनुसार उसका सार नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:

क. जैसा मार्च, 2015 के आदेश पैरा 10 (xi)(क) में दिया गया है:-

(रूपये लाखों में)

विवरण	वर्ष 2011-12 से 2012-13 तक निरपेक्ष पूर्ण योग (रूपये लाखों में)		% भिन्नता
	प्रशुल्क आदेश के अनुसार अनुमान	वास्तविक	
यातायात (टीईयू में)	5,90,000	7,43,922	26%
प्रचालन आय	15,970.71 *	22,800.01	43%

विवरण	वर्ष 2011-12 से 2012-13 तक निरपेक्ष पूर्ण योग (रूपये लाखों में)		% भिन्नता
	प्रशुल्क आदेश के अनुसार अनुमान	वास्तविक	
कुल व्यय	<b>13,112.44</b>	<b>15,711.71</b>	19.8%
प्रतिलाभ पूर्व अधिशेष/ घाटा	<b>2,858.27</b>	<b>7,088.30</b>	148%
नियोजित पूंजी ( ओसत )	12,435.30	10,219.25	-18%
<b>2011-12 से 2013-14 तक तीन वर्ष के लिये नियोजित पूंजी पर @ 16% प्रतिलाभ</b>	5,968.95	4,905.24	-18%
आरओसीई के बाद निवल अधिशेष (पूर्वावधि अधिशेष समायोजन से पहले)	(-3,110.67	2,183.06	
अक्टूबर 2011 के आदेश में निर्धारित पूर्वावधि अधिशेष का समायोजन	2,402.46	-	
आरओसीई के बाद निवल अधिशेष (पूर्वावधि अधिशेष के समायोजन के बाद)	(-708.21	2,183.06	

\* प्रचालन आय अनुमान आरएमक्यूसी और आरटीजीसी की तैनाती के बाद 1 सितम्बर 2012 से  
वीसीटीपीएल द्वारा कार्यान्वित अक्टूबर 2011 के प्रशुल्क आदेश में प्रदान की गई प्रशुल्क वृद्धि प्रभाव दर्शने  
के लिये अद्यतन किये गये हैं।

अनुलग्नक । के अनुसार:

	प्रशुल्क आदेश 2011 के अनुसार अनुमान	समीक्षा आवेदन और ए.जी. की राय के आधार पर प्राधिकरण द्वारा आशोधित वास्तविक	
यातायात (टीईयू में)	5,90,000	7,43,922	26%
प्रचालन आय	15,970.71 *	<b>21064.65</b>	32%
कुल व्यय	13,112.44	15,711.71	19.8 %
प्रतिलाभ पूर्व अधिशेष/ घाटा	2,858.27	5352.94	87%
नियोजित पूंजी ( ओसत )	12,435.30	10,219.25	-18%

	प्रशुल्क आदेश 2011 के अनुसार अनुमान	समीक्षा आवेदन और <sup>ए.जी.</sup> की राय के आधार पर प्राधिकरण द्वारा आशोधित वास्तविक	
<b>2011-12 से 2013-14 तक तीन वर्ष के लिये नियोजित पूँजी पर @ 16% प्रतिलाभ</b>	5,968.95	4,905.24	-18%
आरओसीई के बाद निवल अधिशेष (पूर्वाधिश अधिशेष समायोजन से पहले)	(-)3,110.67	<b>447.70</b>	
अक्टूबर 2011 के आदेश में निर्धारित पूर्वाधिश अधिशेष का समायोजन	2,402.46	-	
आरओसीई के बाद निवल अधिशेष (पूर्वाधिश अधिशेष के समायोजन के बाद)	(-)708.21	<b>447.70</b>	

\* प्रचालन आय अनुमान आरएमक्यूसी और आरटीजीसी की तैनाती के बाद 1 सितम्बर 2012 से वीसीटीपीएल द्वारा कार्यान्वित अक्टूबर 2011 के प्रशुल्क आदेश में प्रदान की गई प्रशुल्क वृद्धि प्रभाव दर्शने के लिये अद्यतन किये गये हैं।

(v). हमारे द्वारा तैयार किए गए आशोधित लागत विवरण के अनुसार, वीसीटीपीएल ने 2011-12 से 2013-14 के लिए प्रतिफल पूर्व 2025.91 लाख रूपये, 1586.63 लाख रूपये और 1740.40 लाख रूपये का अतिरेक अर्जित किया जो कुल मिलाकर 1784.31 लाख रूपये का औसत अतिरेक बनता है। इस प्रकार औसत नियोजित पूँजी पर अर्जित औसत प्रतिफल 17.5 प्रतिशत निकलता है, जैसा कि निम्नलिखित सारणी में दिया गया है।

(रूपये लाख में)

विवरण	2011-12	2012-13	2013-14	Average
वीसीटीपीएल द्वारा अर्जित प्रतिफल पूर्व वास्तविक अतिरेक	<b>2,025.91</b>	<b>1,586.63</b>	<b>1,740.40</b>	<b>1,784.31</b>
नियोजित वास्तविक पूँजी	5,651.54	13,041.93	11,964.29	<b>10,219.25</b>
नियोजित पूँजी पर अर्जित वास्तविक प्रतिफल	35.8%	12.2%	14.5%	17.5%

(vi). ए.जी की राय के अनुसार प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.13 के प्रयोजन से वित्तीय और वास्तविक दोनों ही भिन्नताओं को हिसाब में लिया जाना चाहिए, यदि वित्तीय और वास्तविक दोनों प्रतिमानों में भिन्नता 20 प्रतिशत से अधिक रहती है तो अतिरेक का 20 प्रतिशत प्रचालक को रखने की अनुमति दी जाए। वही अतिरेक जो 20 प्रतिशत के अतिरिक्त होगा उसे प्रचालक और प्रयोक्ता के बीच 50:50 के अनुपात में बांटा जाना चाहिए।

(vii). उपरोक्त विश्लेषण से यह देखा जा सकता है कि वास्तविक प्रतिमान में भिन्नता यानी वास्तविक प्रहस्तित यातायात + 20 प्रतिशत से अधिक है। उक्त सारणी के अनुसार, वीसीटीपीएल ने नियोजित पूँजी पर पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमत 16 प्रतिशत के प्रतिफल के प्रति औसतन 17.5 प्रतिशत प्रतिफल प्राप्त किया है। यद्यपि वास्तविक प्रतिमानों के संदर्भ में भिन्नता यानी यातायात 20 प्रतिशत से अधिक है, आरओसीई के संदर्भ में भिन्नता 9.4 प्रतिशत है (यानी 17.5 प्रतिशत – 16 प्रतिशत/16 प्रतिशत) से कम पायी जाती है।

(viii). इस प्रकार, यह देखा जा सकता है कि, समीक्षा आवेदन से उठे आशोधित लागत विवरण के आधार पर, भिन्नता 20 प्रतिशत से अधिक केवल वास्तविक प्रतिमान अर्थात् यातायात में पाई गई है वित्तीय प्रतिमानों अर्थात् आरओसीई में भिन्नता 20 प्रतिशत से कम है, इसलिए प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.13 और एजी की राय के अनुसार पूर्वावधि अतिरेक के समायोजन का कोई मामला नहीं बनता है।

(ix). मार्च, 2015 के पिछले आदेश में, इस प्राधिकरण ने पैरा 10 (xi) (छ) (vii) में विस्तार से कारण बताते हुए गैर-कंटेनर पोत (एनसीवी) से प्राप्त आय से हुए 100 प्रतिशत अतिरिक्त अतिरेक के समायोजन पर विचार किया था। उसी समायोजन पर इस प्रक्रम में विचार किया जा रहा है। यहां यह बताना संगत होगा कि यह समायोजन 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 से नहीं उठा है परन्तु इस प्राधिकरण द्वारा अक्तूबर, 2011 के पूर्व-संशोधित आदेश में लिए गए निर्णय से उठा है। चूंकि इस प्राधिकरण को गैर-कंटेनर पोत (एनसीवी) से आय के संबंध में वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत परिकल्पना/आकलन पर सदेह का तत्व था, कथित आदेश के पैरा 12 (vii) (छ) में बताया गया था कि वीसीटीपीएल द्वारा तब किए गए निवेदन के आधार पर कि आगामी वर्षों में इस स्रोत से होने वाली आय में अत्यधिक कमी होने की प्रत्याशा है, परन्तु इस प्राधिकरण ने एनसीवी से होने वाली आय पर विश्वास इस शर्त पर किया था, जैसा कि वीसीटीपीएल ने आकलन किया था, कि यदि वास्तविक तुलना में अनुमानित एनसीवी आय में सकारात्मक भिन्नता पाई जाती है तो उस वास्तविक को आगामी प्रशुल्क चक्र में पूर्णतः लगा दिया जायेगा। ऐसा है तो, वीसीटीपीएल द्वारा आकलन स्तर से अंजित अतिरिक्त आय अर्थात् एनसीवी से 197.41 लाख रूपये, को मार्च, 2015 के आदेश में पूर्णतः सैट-ऑफ के लिए विचार करने को समीक्षा आवेदन में अब भी बनाये रखा गया है।

(x). उक्त विश्लेषण के संदर्भ में, संक्षेप में, वीसीटीपीएल द्वारा दायर सीमक्षा आवेदन के वर्तमान प्रक्रम में और एमओएस द्वारा संमूचित एजी की राय के अनुसरण में 197.41 लाख रूपये वह अतिरेक है जिसे 1145.23 लाख रूपये के प्रति 2011-12 से 2013-14 की पूर्वावधि के लिए समायोजित करने पर विचार किया जा रहा है (एनसीवी से 197.41 लाख रूपये की अतिरिक्त आय + 947.82 लाख रूपये वर्ष 2011-12 से 2013-14 के पूर्वावधि अतिरेक का 50 प्रतिशत) जिस पर मार्च, 2015 के आदेश में विचार किया गया था। 197.41 लाख रूपये को मार्च, 2015 में अपनायी गई पद्धति के अनुसार वर्ष 2014-15 से 2016-17 के तीन वर्षों के दौरान समान रूप से सैट-ऑफ किया जाता है।

(iv). **पोतांतरण कंटेनरों से आय के आकलन में त्रुटि:**

(क). **वीसीटीपीएल द्वारा किया गया निवेदन:**

(i). वीसीटीपीएल द्वारा पोतांतरण कंटेनर से संकल्पित आय एक भाग तटीय और एक भाग विदेशी होगा। इसलिए वीसीटीपीएल ने 3508 रु० का अनुमोदित प्रशुल्क लागू किया (4385 रु०/2 X 60% तटीय लैग के लिए + 4385रु०/2 विदेशी लैग के लिए)। जबकि प्राधिकरण ने आदेश जारी करते समय पोतांतरण प्रशुल्क को मिश्रित कर दिया। इसलिए वर्ष वार प्राधिकरण द्वारा अतिरिक्त आकलित आय इस प्रकार है::

(रूपये लाख में)

	2014-15	2015-16	2016-17
टीएएमपी	7271.06	8530.75	9042.59
वीसीटीपीएल	6965.20	8163.53	8645.27
<b>बतिरिक्त आय</b>	<b>305.86</b>	<b>367.22</b>	<b>397.32</b>

(ii) इसलिए दरमानों के पूरे मूल्य पर पोतांतरण आय का परिकलन निश्चित ही रिकार्ड के होते हुए भी एक स्पष्ट अशुद्धि है और माननीय प्राधिकरण से समीक्षा की मांग करता है।

(ख) 21 मार्च, 2015 के आदेश के संगत उद्धरण [पैरा 10 (xiii (क)) को नीचे पुनः दोहराया जाता है।

” वीसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए लागत विवरण में अनुमानित कंटेनर प्रचालन आय क्रमशः 7631.20 लाख रूपये, 8039.20 लाख रूपये और 8447.13 लाख रूपये हैं। वीसीटीपीएल ने प्रशुल्क के मौजूदा स्तर और यातायात पूर्वानुमानों के आधार पर आय अनुमान की विस्तृत गणना भेजी है। वीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित गणनाओं से, यह देखा गया है कि हालांकि सभी मदों के लिए वीसीटीपीएल द्वारा प्रशुल्क स्तर पर अनुमानित आय, पोतांतरण कंटेनरों के मामले में, आय अनुमान मौजूदा दरमान के अनुसार लागू दरों से कम दरों पर पाए गए हैं। हमारे विश्लेषण में, पोतांतरण कंटेनर से आया पोतांतरण कंटेनरों के लिए दरमान में निर्धारित मौजूदा दरों के अनुसार अनुमानित की गई है। उपर्युक्त संशोधन के अधीन, आय अनुमान वीसीटीपीएल द्वारा अनुसारित दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए सुविचारित किए गए हैं, संशोधित यातायात पूर्वानुमानों पर इसके द्वारा अनुमान लगाने के सिवाय। वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए लागत विवरण में सुविचारित संशोधन कंटेनर प्रचालन आय क्रमशः 7271.06 लाख रूपये, 8530.75 लाख रूपये और 9042.59 लाख रूपये हैं।”

(ग) विश्लेषण:

- (i) मार्च, 2015 के आदेश से संबंधित कार्यवाही के दौरान वीसीटीपीएल ने पोतांतरण कंटेनरों के संबंध में कभी भी यह नहीं बताया कि उनका एक भाग विदेशी होता है और एक भाग तटीय होता है। मार्च, 2015 से पहले वीसीटीपीएल के तब प्रचलित दरमानों में पोतांतरण कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए (यानी विदेशी) निर्धारित यूनिट दर 20 प्रति कंटेनर के लिए 4385 रूपये और 40 प्रति कंटेनर के लिए 6577 रूपये थी।
- (ii) चूंकि वीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित 20' प्रति कंटेनर के लिए 3508 रूपये और 40' प्रति कंटेनर के लिए 5262 रूपये की यूनिट दर दरमानों में निर्धारित दरों के साथ मेल खाती नहीं पायी गई, इन्हें आशोधित कर दिया गया जैसा कि कथित आदेश में स्पष्ट किया गया था।
- (iii) वीसीटीपीएल द्वारा अब प्रस्तुत स्पष्टीकरण को ध्यान में रखते हुए कि पोतांतरण कंटेनरों का एक भाग विदेशी और पोतांतरण कंटेनरों का दूसरा भाग तटीय होता है, वीसीटीपीएल द्वारा उठाया गया यह बिन्दु सशक्त है और मार्च, 2015 के आदेश में पोतांतरण कंटेनरों के लिए सुविचारित आय के आकलन में संशोधन की अपेक्षा रखता है।
- (iv) पोतांतरण कंटेनर के लिए आय के आकलनों में तब प्रचलित (पूर्व संशोधित) दरमानों में निर्धारित यूनिट दर 20' प्रति कंटेनर के लिए 3508 रूपये (अर्थात् 50 प्रतिशत  $\times$  4385 रूपये की विदेशी दर + 2631 रूपये की तटीय दर का 50 प्रतिशत) और 40' प्रति कंटेनर के लिए 5262 रूपये (अर्थात् 50 प्रतिशत  $\times$  6577 रूपये की विदेशी दर + 3946.20 रूपये की तटीय दर का 50 प्रतिशत) पर विचार करते हुए आशोधित किया जाता है। मार्च, 2015 के आदेश में सुविचारित पोतांतरण कंटेनरों की यूनिट दर को ही आशोधित किया जाता है। मार्च, 2015 के आदेश में सुविचारित आय के आकलन में सिवा इसके और कोई संशोधन नहीं किया जाता है।
- (v) समीक्षा आवेदन में वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत आय के आकलनों का आधार कि वीसीटीपीएल की आय 6965.20 लाख रूपये, 8163.53 लाख रूपये और 8645.27 लाख रूपये अस्पष्ट रहा है। वीसीटीपीएल ने अंतिम सामान्य संशोधन आदेश के दौरान कंटेनर प्रहस्तन आय का आकलन 7631.20 लाख, 8039.20 लाख और 8447.13 लाख रूपये किया था।

(vi) उक्त विश्लेषण के अधीन, 2014-15 से 2016-17 तक के लिए संशोधित लागत विवरण में सुविचारित आशोधित कंटेनर प्रचालन आय मार्च, 2015 के आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित क्रमशः 7271.06 लाख रूपये, 8530.75 लाख रूपये और 9042.59 लाख रूपये के प्रति क्रमशः 6965.23 लाख रूपये, 8171.93 लाख रूपये और 8662.25 लाख रूपये हैं जो वीसीटीपीएल द्वारा अपने समीक्षा आवेदन में उठाये गए कारणों से पोतांतरण कंटेनर की यूनिट दर में संशोधन के कारण की गई है।

(v) **दरमानों में प्रशुल्क को पूर्णांकित करना:**

(क) **वीसीटीपीएल द्वारा निवेदन:**  
दरमानों में दशमलव के साथ प्रशुल्क का निर्धारण किया गया है। यह अनुरोध किया जाता है कि सभी व्यवहारिक प्रयोजनों से प्रशुल्क का पूर्णांकित किया जाए।

(ख) **विश्लेषण:**

(i) वीसीटीपीएल का अनुरोध कि प्रशुल्क को दशमलव में निर्धारण के स्थान पर व्यवहारिक प्रयोजनों के लिए पूर्णांकित किया जाए।

(ii) वीसीटीपीएल का अनुरोध स्वीकार किया जाता है। तदनुसार, संशोधित दरमानों में प्रशुल्क को 0.50 पैसे से अधिक में दशमलव होने पर राशि को अगले रूपये में पूर्णांकित किया जाता है।

(vi) **वित्तीय वर्ष 2003-04 से 2006-07 के लिए 4465.54 लाख रूपये की पूर्वावधि हानियां:**

(क) **वीसीटीपीएल का निवेदन**  
प्राधिकरण द्वारा पारित पूर्व-संशोधित प्रशुल्क आदेश में टर्मिनल को 2003-04 से 2006-07 वर्षों के दौरान हुए 4,465.54 लाख रूपये (टीएलपीआदेश के अनुसार) की पुरानी हानियों के बिना अग्रेषित किये और बाद के प्रशुल्क चक्रों में समायोजन के प्राधिकरण द्वारा नजरअंदाज कर दिया गया है।

(ख) **विश्लेषण:**

(i) वर्तमान प्रक्रम मार्च, 2015 के प्रशुल्क आदेश की समीक्षा तक सीमित है।

(ii) पूर्वावधि अतिरेक के समायोजन के लिए, वीसीटीपीएल और यह प्राधिकरण प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.13 द्वारा शासित होते हैं। इन्हीं दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार पूर्वावधि अतिरेक की समीक्षा वास्तविक और तत्काल पूर्व आदेश अर्थात अक्तूबर, 2011 के आकलनों के संदर्भ में की जायेगी। अक्तूबर, 2011 के आदेश में सुविचारित आकलन वर्ष 2011-12 से 2013-14 से संबंधित हैं जिनकी समीक्षा मार्च 2015 के आदेश में वीसीटीपीएल के वास्तविक और वित्तीय निष्पादन के प्रयोजन से की गई है। उसकी और आगे समीक्षा वीसीटीपीएल द्वारा दायर वर्तमान समीक्षा आवेदन के आधार पर की गई है, जैसा कि पहले स्पष्ट किया गया है।

(iii) मार्च, 2005 के दिशानिर्देशों की घोषणा के पश्चात, यह प्राधिकरण वीसीटीपीएल के प्रत्येक प्रशुल्क संशोधन के दौरान वीसीटीपीएल के प्रशुल्क का संशोधन करते समय प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.13 के अंतर्गत वास्तविक और पूर्वानुमानों की समीक्षा करता है। इसलिए, वीसीटीपीएल द्वारा उठाया गया मुद्दा, वर्ष 2003-04 से 2006-07 के पिछले वर्षों की हानियों से संबंधित है, वर्तमान प्रक्रम में विचार के लिए उचित नहीं है।

(vii) **वर्ष 2007-08 से संबंधित 300.84 लाख रूपये के 100 प्रतिशत अतिरेक का समायोजन:**

(क) **वीसीटीपीएल द्वारा अपने समीक्षा आवेदन में किया गया निवेदन:**  
इस प्राधिकरण ने 11 अक्तूबर, 2011 के अपने पिछले प्रशुल्क आदेश में वर्ष 2007-08 से संबंधित 100 प्रतिशत अतिरिक्त अतिरेक अर्थात 300.84 लाख रूपये को समायोजित कर दिया था। इस प्राधिकरण द्वारा 100 प्रतिशत समायोजन के प्रति पूर्व अतिरेक का 50 प्रतिशत समायोजन करने का अनुरोध किया गया था।

(ख) **विश्लेषण:**

(i) वीसीटीपीएल ने 11 अक्तूबर, 2011 के आदेश की ओर ध्यान दिलाया, कि कथित समीक्षा मद गलत पायी गई।

(ii) वीसीटीपीएल द्वारा उठाया गया उक्त मामला, जुलाई, 2009 के आदेश से संबंधित है। जुलाई, 2009 के आदेश का पैरा 10 (xx) (ख) और (ग) में दिये गए कारणों के लिए वर्ष 2007-08 के लिए निर्धारित अतिरिक्त 100 प्रतिशत अतिरेक को वर्ष 2008-09 से 2010-11 के दौरान समान रूप से सैट-ऑफ कर दिया गया था।

(iii) वर्तमान प्रक्रम मार्च, 2015 के प्रशुल्क आदेश की समीक्षा तक सीमित है। अतः वीसीटीपीएल द्वारा उठाया गया 2009 प्रशुल्क आदेश से संबंधित मद की समीक्षा का है इसलिए इस पर विचार करने का कोई औचित्य नहीं है।

14.1. प्रशुल्क आदेश 2015 में सुविचारित समेकित स्थिति देते हुए लागत विवरण को उक्त विश्लेषण के संदर्भ में आशोधित किया जाता है और **बनुलग्नक-॥** पर संलग्न है। मार्च, 2015 से पूर्व में प्रचलित प्रशुल्क स्तर पर लागत विवरण में दर्शायी गई लागत स्थिति के सारांश को नीचे सारांशिकृत किया गया है:

विवरण	2014-15	2015-16	2016-17	योग
प्रचालन आय	7876.03	9238.12	9791.18	26905.33
निवल अतिरेक/घाटा	(-)624.62	(-)417.72	(-) 1995.43	(-) 3037.77
प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में निवल अतिरेक/घाटा	(-)7.93%	(-)4.52%	(-)20.38%	(-)10.94%

उक्त सारणी मार्च, 2015 से पूर्व प्रचलित प्रशुल्क स्तर पर वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए 3037.77 लाख रूपये का कुल घाटा दर्शाती है।

14.2. वीसीटीपीएल ने पिछले प्रशुल्क संशोधन में सभी प्रशुल्क मदों पर 28.09 प्रतिशत वृद्धि और पोतांतरण कंटनरों पर प्रहस्तन प्रभारों में 15.16 प्रतिशत की घटाई का प्रस्ताव किया था।

14.3. मार्च, 2015 के आदेश के साथ संलग्न लागत विवरण वर्ष 2014-15 में 2.85 लाख रूपये का सीमांत घाटा और वर्ष 2015-16 में 257.04 लाख रूपये तक का राजस्व अतिरेक की स्थिति दर्शाता है। उक्त आदेश में इस प्राधिकरण ने पाया है कि वर्ष 2016-17 के लिए 1299.15 लाख रूपये का राजस्व घाटा मुख्यतः वर्ष 2016-17 में वीसीटीपीएल द्वारा सकल ब्लॉक के लिए प्रस्तावित परिवर्धन के कानून हुआ है। वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए 234.18 लाख रूपये की अतिरेक स्थिति के समंजन के पश्चात, इस प्राधिकरण ने भाग 1, 2 में निर्धारित पोतांतरण कंटेनरों को छोड़कर 1044.96 लाख रूपये के कुल घाटे को पाटने के लिए भाग 1 और भाग 2 में सभी प्रशुल्क मदों पर 1 अप्रैल, 2016 से 13.10 प्रतिशत की प्रशुल्क वृद्धि की मंजूरी दी है। पोतांतरण कंटेनरों के लिए, इस प्राधिकरण ने 15.16 प्रतिशत की घटाई 1 अप्रैल, 2016 से अनुमोदित की थी, जैसा कि वीओसीपीटी ने प्रस्ताव किया था।

14.4. वीसीटीपीएल द्वारा दायर समीक्षा आवेदन के विश्लेषण के आधार पर और एमओएस द्वारा संसूचित एजी की राय के अनुसरण में, उपरोक्त सारणी से यह देखा जा सकता है कि वर्ष 2014-15 में 624.62 लाख रूपये का घाटा और वर्ष 2015-16 में 417.72 लाख रूपये का घाटा है और कुल मिलाकर घाटा 1042.34 लाख रूपये का है। वर्ष 2016-17 से संबंधित लागत विवरण में दर्शाये गए घाटे पर अनुवर्ती पैराओं में चर्चा की गई है।

14.5. जब तक इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया आदेश प्रभावी होगा, तब तक मई, 2016 के आस-पास होने की प्रत्याशा है। अतः मंजूर की जाने वाली प्रशुल्क वृद्धि, पोतांतरण कंटेनरों को छोड़कर, ताकि 1042.34 लाख रूपये के घाटे को पूरा किया जा सके, चालू प्रशुल्क चक्र के लिए 11 महीने की अवधि के लिए होगी अर्थात मई, 2016 से मार्च, 2017 तक का परिकलन इस प्रकार है:-

विवरण	मूल्य (रूपये लाख में)
1. वर्ष 2014-15 के लिए आकलित निवल घाटा	<b>-624.62</b>
2. वर्ष 2015-16 के लिए आकलित निवल घाटा	<b>-417.72</b>
3. कुल निवल घाटा (1+2)	<b>-1042.34</b>
4. वर्ष 2016-17 के लिए आकलित कुल आय	9791.18
5. घटाये मार्च, 2015 आदेश से पूर्व प्रचलित प्रशुल्क पर 2016-17 के लिए पोतांतरण कंटेनरों से आकलित आशोधित आय।	1521.52
6. कुल आय पोतांतरण कंटेनरों से आय को निकालकर (4-5)	8269.66

7. कुल आय 2016-17 में 11 महीनों के लिए पोतांतरण कंटेनरों से आय को निकालकर (क्योंकि आदेश 1 मई, 2016 से प्रभावी होगा) (कॉलम 6/12 माह x 11 माह)	7580.52
<b>पोतांतरण कंटेनरों को छोड़कर 1 मई, 2016 से सभी प्रशुल्क मदों पर मंजूर की गई वृद्धि</b>	<b>13.75%</b>

14.6. इस प्रकार, उपरोक्त सारणी के अनुसार, पोतांतरण कंटेनरों को छोड़कर, सभी प्रशुल्क मदों पर 13.75 प्रतिशत की वृद्धि की मंजूरी दी गई है। पोतांतरण कंटेनरों के लिए 15.16 प्रतिशत की घटौती, जैसा वीसीटीपीएल ने प्रस्ताव किया था मार्च, 2015 के आदेश में बनाये रखा गया है जिसके कारण कथित आदेश में बताये गए हैं।

14.7. जहां तक वर्ष 2016-17 का संबंध है लागत विवरण में दर्शाया गया घाटा 1995.43 लाख रूपये है। जैसा कि पिछले आदेश में उल्लेख किया गया है, यह घाटा मुख्यतः वर्ष 2016-17 में सकल ब्लॉक में वीसीटीपीएल द्वारा परिवर्धनों के कारण है जिसमें वर्ष 2016-17 में अन्य मदों के साथ 7113.61 लाख रूपये से 4 नई आरटीजीसी क्रांति की खरीद सहित 2 पुरानी आरटीजीसीएस की प्रतिस्थापना और 1 पुरानी आरएमक्यूसी की एक नग नई आरएमक्यूसी से बदलना शामिल है। इस प्रकार, वर्ष 2014-15 और 2015-16 के घाटे को पूरा करने के लिए मंजूर की गई 13.75 प्रतिशत की वृद्धि के अतिरिक्त, 2016-17 के घाटे को पूरा करने के लिए प्रशुल्क वृद्धि की आवश्यकता है बशर्ते वीसीटीपीएल 4 नई आरटीजीसी खरीदने के साथ 2 पुरानी आरएमक्यूसी को एक नग आरएमक्यूसी के साथ वर्ष 2016-17 में प्रतिस्थापित करे। इस प्रयोजन के लिए प्रशुल्क वृद्धि निकालते समय जिसे 1 मई, 2016 से प्रभावी किया जाता है इस प्राधिकरण द्वारा 13.10 प्रतिशत की प्रशुल्क वृद्धि की मंजूरी मार्च, 2015 के आदेश में 1 अप्रैल, 2016 से दी गई थी जिसे वीसीटीपीएल द्वारा अतिरिक्त उपस्करों की तैनाती को अप्रैल, 2016 माह से संबद्ध किया गया है। तदनुसार, वर्ष 2016-17 के लिए 1995.43 लाख रूपये के घाटे को पूरा करने के लिए प्रशुल्क में वृद्धि की मंजूरी दी जाती है, बशर्ते वीसीटीपीएल 4 नई आरटीजीसी खरीदने के साथ 2 पुरानी आरएमक्यूसी को एक नग आरएमक्यूसी के साथ 1 अप्रैल, 2016 द्वारा प्रतिस्थापित करे, जो इस प्रकार है:

विवरण	मूल्य (रूपये लाख में)	मूल्य (रूपये लाख में)
1. वर्ष 2016-17 के लिए आकलित निवल घाटा		-1995.43
2. की जाने वाली वृद्धि को मंजूरी बशर्ते वीसीटीपीएल द्वारा निवेश किया जाए:		
(i). वर्ष 2016-17 के लिए अनुमानित कुल आय	9791.18	
(ii). घटाये मार्च, 2015 आदेश से पूर्व प्रचलित प्रशुल्क पर 2016-17 के लिए पोतांतरण कंटेनरों से आकलित आशोधित आय।	1521.52	
(iii). कुल आय पोतांतरण कंटेनरों से आय को निकालकर (i-ii)	8269.66	
3. अप्रैल, 2016 महीने के लिए प्रशुल्क आदेश टीएमपी/65/2013-वीसीटीपीएल द्वारा 13.10 प्रतिशत की दर से बशर्ते 4 नई आरटीजीसी खरीदने के साथ 2 पुरानी आरएमक्यूसी को एक नग आरएमक्यूसी के साथ बदला जाये जैसा वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्ताव किया गया है	87.76	87.76
4. वर्ष 2016-17 का अनुमानित निवल घाटा जो 11 महीनों में वसूल किया जाना है (1-3)		-1907.67
5. वर्ष 2016-17 में कुल अनुमानित आय पोतांतरण कंटेनरों से होने वाली आय को निकालकर	8269.66	
6. 2016-17 के 11 महीनों में कुल अनुमानित आय (क्योंकि आदेश 1 मई, 2016 से प्रभावी किया गया है) (रूपये 8269.66 करोड़/12x11 माह)	7580.52	7580.52
7. 1 मई से सभी प्रशुल्क मदों में, पोतांतरण कंटेनरों को छोड़कर, 13.75 प्रतिशत के अतिरिक्त मंजूर की जाने वाली प्रशुल्क वृद्धि		25.16%
पूर्णांकित किया जाता है		25%

14.8. इस प्रकार, उक्त सारणी के अनुसार, वीसीटीपीएल को, पोतांतरण कंटेनरों को छोड़कर मार्च, 2015 के आदेश में मंजूर की गई 13.10 प्रतिशत की वृद्धि के स्थान पर सभी प्रशुल्क मदों के लिए 1.4.2016 से 25 प्रतिशत वृद्धि मंजूर की जाती है। बर्तेरे वीसीटीपीएल 4 नई आरटीजीसी खरीदने के साथ 2 पुरानी आरएमक्यूसी को एक नग आरएमक्यूसी के साथ, दूसरे शब्दों में, 25 प्रतिशत की प्रशुल्क वृद्धि 4 नई आरटीजीसीएस और 1 आरएमक्यूसी की तैनाती की तारीख से अथवा 1 मई, 2016 से प्रभावी होगी, जो भी बाद में हो। तत्संबंधी एक टिप्पणी दरमानों में अंतर्विष्ट कर दी गई है। जैसा कि पहले बताया गया है, पोतांतरण कंटेनरों के लिए, वीसीटीपीएल के प्रस्ताव के अनुसार, मार्च, 2015 के आदेश में 15.16 प्रतिशत की घटौती की मंजूरी दी गई है जिसके कारण कथित आदेश में बताये गए हैं 1 अप्रैल, 2016 से बनाये रखे गए हैं और संशोधित दरमानों में, निर्धारित की गई है। अतः, सामान्य निवंधन और शर्तों के अंतर्गत टिप्पणी (viii) को वर्तमान दरमानों में 13.10 प्रतिशत वृद्धि निर्धारण की शर्त को समुचित रूप से उस सीमा तक आशोधित कर दिया गया है।

14.9. आमतौर पर, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 30 दिन की समाप्ति के पश्चात प्रभावी होती हैं। परन्तु इस मामले में, इस तथ्य को मान्य करते हुए कि वीसीटीपीएल घाटे में हैं और मंजूर किया गया उज्जान संशोधन वर्ष 2016-17 के इस प्रशुल्क चक्र में शेष अवधि को छोटा करने के लिए यह मान्य करते हुए कि प्रशुल्क वृद्धि निकालने के लिए यह माना गया है कि वृद्धि निकालने के लिए यह माना गया है कि वृद्धि 1 मई, 2016 से प्रभावी होगी और इस आदेश में अनुमोदित दरमान 1 मई, 2016 से प्रभावी बनाये गए हैं। वास्तविक वित्तीय और वास्तविक निष्पादन की समीक्षा आगामी प्रशुल्क संशोधन के दौरान, जो 1 अप्रैल, 2017 को अपेक्षित है, लागू प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसरण में की जायेगी।

14.10. यहां यह बताना समीचीन होगा कि इस प्राधिकरण ने, तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए रियायती प्रभारों की उगाही के बारे में वीओ चिंदंवरनार पत्तन न्यास द्वारा मांगे स्पष्टीकरण को ध्यान में रखते हुए, नौवहन महानिदेशक की सिफारिशों के आधार पर 29 सितम्बर, 2015 को आदेश संख्या टीएएमपी/53/2015-वीओसीपीटी पारित किया है। कथित आदेश में पारित उपबंधों को 26 नवम्बर, 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/53/2015-वीओसीपीटी के द्वारा संशोधन किया गया था। कथित आदेश सभी महापत्तन न्यासों और संबंधित वीओटी प्रचालकों, जिनके दरमानों में संगत शर्तें निर्धारित हैं, द्वारा सामूहिक रूप से अपनाये जाने के लिए हैं। ऐसा होने पर, वीसीटीपीएल की वर्तमान दरमानों में 2 सामान्य निवंधन और शर्तें के नीचे तत्संबंधी टिप्पणी संख्या (i) को इस प्राधिकरण के 26 नवम्बर, 2015 के आदेश के क्रमांक (i) और (ii) पूर्ववर्ती टिप्पणियां (ii) से (viii) की संख्या को बदलकर (iii) से (ix) कर दिया गया है।

14.11. एमओएस ने अपने 03 फरवरी, 2016 के पत्र संख्या पीटी/14033/101/2015-पीटी-IV के द्वारा कार्गो तथा पोतों से संबंधित सेवाओं के लिए कम प्रभारों के निर्धारण के साथ-साथ महापत्तन न्यासों और वहां पर प्रचालन कर रहे वीओटी प्रचालकों द्वारा नियमित घंटों के पश्चात दी गई सेवाओं के लिए पत्तन प्रभारों में विशेष छूट देने संबंधी निदेश जारी किया है। इस संबंध में इस प्राधिकरण ने 9 फरवरी, 2016 को एक सामूहिक अभिग्रहण आदेश टीएएमपी/14/2016-विविध जारी किया है जिसमें सभी महापत्तन न्यासों और वीओटी प्रचालकों, वीओसीपीटीएल सहित, को निदेश दिया है कि वे अपने दरमान तदनुसार, संशोधित कर लें। ऐसा होने पर, कथित आदेश में निर्धारित टिप्पणी को संशोधित दरमानों में टिप्पणी (x) के रूप में अंतर्विष्ट की जाती है।

15.1. परिणाम में, और ऊपर दिए गए कारणों से और सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण वीसीटीपीएल के संशोधित दरमान अनुमोदित करता है जो अनुलग्नक – III में संलग्न है।

15.2. संशोधित दरमान, 1 मई, 2016 से प्रभावी होंगे और 31 मार्च, 2017 तक प्रभावी रहेंगे। जैसा मार्च, 2015 के आदेश में निर्धारित है। दिया गया अनुमोदन तत्पश्चात स्वतः ही व्यपगत हो जायेगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तार नहीं किया जाता।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन- III/4/असा/143/16(41)]

नमूना - I

#### विशाला कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड

वीसीटीपीएल द्वारा दायर समीक्षा आवेदन और नौवहन मंत्रालय द्वारा संसूचित ए.जी. वी राय के आधार पर अनुमानों के सापेक्ष वास्तविकताओं के आधार पर वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए वीसीटीपीएल के कार्यनिष्पादन का विश्लेषण

₹ रु लाखों में

क्र.सं.	विवरण	वर्ष 2011 के प्रशुल्क आदेश				वर्ष, 2015 के आदेश में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित वास्तविक				% विनाश	वीसीटीपीएल द्वारा दायर समीक्षा आवेदन और ए.जी. वी राय के आधार पर प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित वास्तविक				% विनाश
		2011-12	2012-13	2013-14	Total	2011-12	2012-13	2013-14	वोल्प		2011-12	2012-13	2013-14	वोल्प	
	वातावर (टीईडब्ल्यू)	170000	195000	2,25,000	5,90,000	2,34,897	2,47,134	2,62,091	7,43,922	28%	2,34,897	2,47,134	2,62,091	7,43,922	28%
I	कुल प्रचालन सामग्र														
	कंटेनर प्रहस्तन आय	4054.46	4932.95	5959.10	14,946.52	5,539.13	6,643.19	7,604.83	19,787.15	32%	4,935.25	6,111.89	7,004.64	18,051.78	21%
	अन्य	272.90	334.59	416.70	1,024.19	1,286.99	842.89	882.99	3,012.87	194%	1,286.99	842.89	882.99	3,012.87	194%

	बोग	4,327.36	5,267.54	6,375.80	15,970.71	6,826.11	7,486.08	8,487.82	22,800.01	43%	6,222.24	6,954.78	7,887.63	21,064.85	32%
II	प्रचालन भागते (पूर्ववाहाय बविरेक्षण)														
	प्रचालन तथा प्रायोग श्रम	294.04	331.37	372.12	997.54	189.03	253.85	291.24	734.13		189.03	253.85	291.24	734.13	
	अनुरक्षण श्रम	178.83	198.86	230.30	607.99	214.21	285.16	340.25	839.62		214.21	285.16	340.25	839.62	
	उपरक्तर चालन लागते	736.67	981.21	1111.54	2,829.42	902.98	1,056.71	1,133.22	3,092.91		902.98	1,056.71	1,133.22	3,092.91	
	रोयल्टी/राजनव फ्रिमेंटारी	145.78	191.10	344.54	681.42	222.01	242.19	403.74	867.95		222.01	242.19	403.74	867.95	
	उपरक्तर किराया	587.47	488.04	563.12	1,638.62	817.06	692.55	698.02	2,207.63		817.06	692.55	698.02	2,207.63	
	पट्टा किराया	78.71	78.71	78.71	236.12	84.96	92.73	88.07	265.76		84.96	92.73	88.07	265.76	
	री मा	64.35	142.25	153.53	360.13	46.06	67.71	80.81	194.57		46.06	67.71	80.81	194.57	
	अन्य वय	282.09	330.29	390.48	1,002.86	332.64	350.37	411.14	1,094.15		332.64	350.37	411.14	1,094.15	
	तकनीकी सेवा शुल्क	15.70	15.70	15.70	47.09	15.70	15.70	15.70	47.09		15.70	15.70	15.70	47.09	
	सुविचारित विवरी लागत में अर्जित कुलता लाभ का प्रभाव	1.76	2.25	2.75	6.76	-	-	-	-		-	-	-	-	
	बोग	<b>2,385.38</b>	<b>2,769.77</b>	<b>3,262.79</b>	<b>8,407.94</b>	<b>2,824.86</b>	<b>3,056.96</b>	<b>3,482.18</b>	<b>9,343.80</b>	<b>11%</b>	<b>2,824.86</b>	<b>3,056.96</b>	<b>3,482.18</b>	<b>9,343.80</b>	<b>11%</b>
III	मूलयहान	779.64	1,292.51	1,036.99	3,109.14	628.91	1,316.12	1,508.83	3,453.86	<b>11%</b>	628.91	1,316.12	1,508.83	3,453.86	<b>11%</b>
IV	उपरिवेद														
	प्रबंधन एवं प्रशालन उपरिवेद	469.99	498.19	528.08	1,496.27	722.04	968.78	1,139.64	2,830.47		722.04	968.78	1,139.64	2,830.47	
	प्राथमिक वय एवं अप्रक्ल भूगतान वट्टा व्यापार	12.53	12.53	12.53	37.59	12.53	12.53	37.58			12.53	12.53	37.58		
	बोग	<b>482.82</b>	<b>510.72</b>	<b>540.81</b>	<b>1,533.85</b>	<b>734.57</b>	<b>981.30</b>	<b>1,152.17</b>	<b>2,868.04</b>	<b>87%</b>	<b>734.57</b>	<b>981.30</b>	<b>1,152.17</b>	<b>2,868.04</b>	<b>87%</b>
V	प्रचालन बविलेष / (पाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	<b>879.82</b>	<b>704.54</b>	<b>1,535.41</b>	<b>2,919.77</b>	<b>2,637.98</b>	<b>2,131.69</b>	<b>2,384.84</b>	<b>7,134.31</b>	<b>144%</b>	<b>2,034.11</b>	<b>1,600.39</b>	<b>1,784.45</b>	<b>5,398.95</b>	<b>85%</b>
VI	वितर एवं विविध लाभ (एक्सप्राई)														
	अन्य	19.80	21.78	23.96	65.54	26.26	31.94	57.80	116.00		26.26	31.94	57.80	116.00	
	बोग	<b>19.80</b>	<b>21.78</b>	<b>23.96</b>	<b>65.54</b>	<b>26.26</b>	<b>31.94</b>	<b>57.80</b>	<b>116.00</b>	<b>77%</b>	<b>26.26</b>	<b>31.94</b>	<b>57.80</b>	<b>116.00</b>	<b>77%</b>
VII	वितर एवं विविध लाभ (एक्सप्राई)														
	विविध निधि अंतराल	36.83	41.86	48.35	127.04	34.46	45.71	81.85	162.02		34.46	45.71	81.85	162.02	
	बोग	<b>36.83</b>	<b>41.86</b>	<b>48.35</b>	<b>127.04</b>	<b>34.46</b>	<b>45.71</b>	<b>81.85</b>	<b>162.02</b>	<b>28%</b>	<b>34.46</b>	<b>45.71</b>	<b>81.85</b>	<b>162.02</b>	<b>28%</b>
VIII	एकाग्राई व्यापार एकाग्राई (VI) - (VII)	(17.03)	(20.08)	(24.39)	(61.50)	(8.20)	(13.77)	(24.05)	(46.02)		(8.20)	(13.77)	(24.05)	(46.02)	
IX	बयान और टेलर से पहले बविलेष (V) + (VIII)	<b>862.79</b>	<b>684.46</b>	<b>1,511.02</b>	<b>2,858.27</b>	<b>2,629.78</b>	<b>2,117.93</b>	<b>2,340.59</b>	<b>7,088.30</b>	<b>148%</b>	<b>2,025.91</b>	<b>1,586.63</b>	<b>1,740.40</b>	<b>5,352.94</b>	<b>87%</b>
X	विवेचित पूँजी	13027.11	11935.14	12343.67	12,435.30	5,651.54	13,041.93	11,964.29	10,219.25	<b>-18%</b>	5,651.54	13,041.93	11,964.29	10,219.25	-18%
XI	विवेचित पूँजी पर प्रतिवार @ 16%	2084.34	1909.62	1974.99	1989.65	904.25	2086.71	1914.29	4,905.24	<b>147%</b>	904.25	2086.71	1914.29	4,905.24	147%
XII	अग्रता उपयोगिता	62.47%	71.66%	82.68%	72%	94.45%	69.81%	74.04%	79.43%	<b>10%</b>	94.45%	69.81%	74.04%	79%	10%
XIII	बयान उपयोगिता के लिए समायोजित वारेसी	2084.34	1909.62	1974.99	5,968.95	904.25	2,086.71	1,914.29	4,905.24	<b>-18%</b>	904.25	2,086.71	1,914.29	4,905.24	-18%
XIV	नियन बविलेष / (पाटा) (IX) - (XII)	(1,421.55)	(1,225.16)	(483.96)	(3,110.67)	<b>1,725.54</b>	<b>31.23</b>	<b>428.31</b>	<b>2,183.08</b>	<b>-170%</b>	<b>1,121.67</b>	<b>(500.08)</b>	<b>(173.89)</b>	<b>447.70</b>	<b>-114%</b>
XV	11 अक्टूबर, 2011 के अंकेत में बयानिकारी बीसीटीपीएल को शोध्या														
XVI	टीएसपी बयान के अनुसार बीसीटीपीएल को शोध्या अंकेत 2011-12 से 2013-14 के लिए पूँजी बविलेष का समायोजन	800.82	800.82	800.82	<b>2,402.46</b>	-	-	-	-		0.00	0.00	0.00	-	

XVII	कुल निवल अविशेषादा	(820.73)	(424.34)	336.86	(708.21)	1,725.54	31.23	426.31	2,183.08	-408%	1,121.67	(500.08)	(173.89)	447.70	-163%
------	--------------------	----------	----------	--------	----------	----------	-------	--------	----------	-------	----------	----------	----------	--------	-------

## पूर्व अविशेष का समावृत्तन

विवरण	गांव, 2015 के बादेश टीएमपी द्वारा वाणीवित वास्तविक						वीमीटीएल द्वारा दायर समीक्षा आवेदन और ए.सी. की राम के आधार पर प्राविकण द्वारा वाणीवित वास्तविक					
	पिछले प्रश्नक आदेश में वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए अनुमान	वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए वास्तविक	वास्तविक अतिरिक्त अविशेष	समावृत्त किया जाने वाला % में	मौजूदा प्रश्नक चक्र के द्वारा समावृत्त किया जाने वाला	पिछले प्रश्नक आदेश में वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए अनुमान	वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए वास्तविक	Actual additional surplus	वास्तविक अतिरिक्त अविशेष वास्तविक अतिरिक्त अविशेष	समावृत्त किया जाने वाला % में	मौजूदा प्रश्नक चक्र के द्वारा समावृत्त किया जाने वाला मौजूदा प्रश्नक	
गैर कंटनर पोत (एनसीवी) से वास्तविक अतिरिक्त आय	90.00	287.41	197.41	100%	197.41	90.00	287.41	197.41	100%	197.41	197.41	
वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए कुल अतिरिक्त अविशेष/वाटा	-708.21	2183.08				-708.21	447.70					
एनसीवी आय को छोड़कर कुल निवल अविशेष/वाटा	-798.21	1895.67	1895.67	50%	947.83	-798.21	160.29	160.29	0%	0.00		
<b>कुल अविशेष</b>	<b>-1416.42</b>	<b>4366.16</b>	<b>2093.08</b>		<b>1145.24</b>	<b>-1416.42</b>	<b>895.41</b>	<b>357.70</b>		<b>197.41</b>		

अनुच्छेद - II

विवाहा ऐनवर टर्मिनल लिमिटेड  
नियो टर्मिनल के लिए समीक्षा आय एवं बायत विवरण

रु. लाख में

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक							गांव, 2015 के आदेश में प्राविकरण द्वारा दुष्कारित अनुमान			समीक्षा आवेदन और एची की राम के आधार पर वाणीवित अनुमान और गांव, 2015 के आदेश में प्राविकरण द्वारा दुष्कारित अनुमान		
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	शेष	2014-15	2015-16	2016-17	शेष		
	यावायाव (टीईवी में)	234697	247134	2,82,091	2,51,000	2,94,485	3,12,154	8,57,639	2,51,000	2,94,485	3,12,154	8,57,639		
	इस्टर्टम बायत	248500	354000	354000	3,95,500	413000	413000	12,21,500	3,95,500	413000	413000	12,21,500		
I	कुल प्रचालन लायत													
	केंद्रीय प्रहसन आय	4,935.25	6,111.89	7,004.64	7271.06	8530.75	9042.59	24,844	6965.23	8171.93	8662.25	23,799.41		
	अन्य	1,286.99	842.89	882.99	910.80	1066.18	1128.93	3,106	910.80	1066.18	1128.93	3,105.92		
	<b>शेष</b>	<b>8,222.24</b>	<b>6,954.78</b>	<b>7,887.83</b>	<b>8181.88</b>	<b>9598.93</b>	<b>10171.52</b>	<b>27,950.31</b>	<b>7876.03</b>	<b>9238.12</b>	<b>9791.18</b>	<b>26,905.33</b>		
II	प्रचालन लायत (अतिरिक्त)													
	प्रचालन लायत प्रत्येक वर्ष	189.03	253.85	291.24	308.72	327.24	346.88	983	308.72	327.24	346.88	982.83		
	आपूर्ति लेवर	214.21	285.16	340.25	360.85	382.26	405.24	1,148	360.85	382.26	405.24	1,148.36		
	उपस्कर चालन लायत	902.98	1,056.71	1,133.22	1262.93	1450.94	1656.22	4,370	1262.93	1450.94	1656.22	4,370.10		
	रोयल्टी/राजस्व हिंसेदारी	222.01	242.19	403.74	430.47	667.38	764.78	1,863	430.47	667.38	764.78	1,862.62		
	उपस्कर किराया	817.06	692.55	698.02	712.49	831.87	920.99	2,465	712.49	831.87	920.99	2,465.35		
	देय पट्टा किराया	84.96	92.73	88.07	85.90	85.90	85.90	258	85.90	85.90	85.90	257.71		
	वीमा	46.06	67.71	80.81	93.46	113.71	157.95	365	93.46	113.71	157.95	365.12		
	अन्य व्यय	332.64	350.37	411.14	431.27	473.17	512.27	1,417	431.27	473.17	512.27	1,416.72		
	तकनीकी सेवा शुल्क	15.70	15.70	15.70	23.65	23.65	23.65	71	23.65	23.65	23.65	70.96		
	<b>शेष</b>	<b>2,824.85</b>	<b>3,058.96</b>	<b>3,462.18</b>	<b>3,709.75</b>	<b>4,358.14</b>	<b>4,873.88</b>	<b>12,940</b>	<b>3,709.75</b>	<b>4,358.14</b>	<b>4,873.88</b>	<b>12,939.77</b>		
III	मूल्यदाता	626.91	1,316.12	1,508.83	1,694.58	1,969.22	2,737.28	6,401	1694.58	1969.22	2737.28	6,401.09		
IV	उपरिक्षय													
	प्रबंधन एवं प्रशासन उपरिक्षय	722.04	968.78	1,139.64	1206.26	1278.64	1355.35	3,840	1206.26	1278.64	1355.35	3,840.25		
	प्राविकरण व्यय एवं अप्रेट शुल्क	12.53	12.53	12.53	12.53	12.53	12.53	38	12.53	12.53	12.53	37.58		
	<b>शेष</b>	<b>734.57</b>	<b>981.30</b>	<b>1,152.17</b>	<b>1,218.79</b>	<b>1,291.16</b>	<b>1,367.88</b>	<b>3,877.83</b>	<b>1,218.79</b>	<b>1,291.16</b>	<b>1,367.88</b>	<b>3,877.83</b>		
V	प्रचालन अविशेष / (वाटा) (I) – (II) – (III) – (IV)	2,034.11	1,800.39	1,784.45	1,558.74	1,980.41	1,182.47	4,732	1,282.81	1,021.80	812.13	3,686.64		
VI	वित्त एवं विविध वस्तु (एकाधमात्र)													
	अन्य	26.26	31.94	57.80	25.00	25.00	25.00	75	25.00	25.00	25.00	75.00		
	<b>शेष</b>	<b>26.26</b>	<b>31.94</b>	<b>57.80</b>	<b>25.00</b>	<b>25.00</b>	<b>25.00</b>	<b>75</b>	<b>25.00</b>	<b>25.00</b>	<b>25.00</b>	<b>75.00</b>		

VII	<b>Finance &amp; Miscellaneous Expenses (FME)</b>										
	भवित्ति निधि अंतराल	34.46	45.71	81.85	86.77	91.97	97.49	276	86.77	91.97	97.49
	वार्ष	<b>34.46</b>	<b>45.71</b>	<b>81.85</b>	<b>86.77</b>	<b>91.97</b>	<b>97.49</b>	<b>276</b>	<b>86.77</b>	<b>91.97</b>	<b>97.49</b>
											276.23
VIII	एकाग्रताएँ घटाव एकाग्रता (V) - (VII)	(8.20)	(13.77)	(24.05)	(65.04)	(74.04)	(83.95)	(223.03)	(65.04)	(74.04)	(83.95)
											(223.03)
IX	<b>दबाव और टेस्ट से पहले अविलेच (V) + (VII)</b>	<b>2,025.91</b>	<b>1,586.63</b>	<b>1,740.40</b>	<b>1,493.70</b>	<b>1,908.37</b>	<b>1,108.62</b>	<b>4,508.59</b>	<b>1,187.87</b>	<b>1,547.55</b>	<b>728.18</b>
											<b>3,483.61</b>
X	नियोजित धूमी	5,651.54	13,041.93	11,964.29	11729.23	12681.61	17419.66	13,943.50	11729.23	12681.61	17419.66
											13,943.50
XI	नियोजित धूमी पर प्रतिलाभ @ 16%	904.25	2086.71	1914.29	1876.68	2029.06	2787.15	6692.88	1876.68	2029.06	2787.15
											6692.88
XII	धमता उपयोगिता	94.45%	69.81%	74.04%	63.46%	71.30%	75.58%	70%	63.46%	71.30%	75.58%
											70%
XIII	धमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरजीसी	904.25	2086.71	1914.29	1876.68	2029.06	2787.15	6,692.88	1876.68	2029.06	2787.15
											6,692.88
XIV	नियन्त्र अविलेच / (धारा) (IX) - (XII)	<b>1121.88</b>	<b>-500.08</b>	<b>-173.89</b>	<b>-382.97</b>	<b>-122.89</b>	<b>-1878.62</b>	<b>(2,184.29)</b>	<b>-688.80</b>	<b>-481.50</b>	<b>-2058.98</b>
											<b>(3,229.27)</b>
XV	नियन्त्र अविलेच / (धारा) प्रचालन आवश्यक प्रतिवर्त के रूप में % (XIV/XII % में)	-	-	-	-	-4.68%	-1.28%	-16.50%	-7.49%	-8.75%	-5.21%
											-21.03% -11.66%
XVI	लोकत नियन्त्र अविलेच / (धारा) प्रचालन आवश्यक प्रतिवर्त के रूप में	-	-	-	-	-	-7.49%	-	-	-	-11.86%
XVII	मुख्यता तुदार की वजह से लाभत वर्ते	-	-	-	-	1.62	2.02	2.27	<b>5.91</b>	1.62	2.02
XVIII	टीएमपी धमता के अनुसार वीसीटीपीएल को प्रोत्तर वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए पूर्ण अवधि अविलेच का समायोजन		1145.23		381.74	381.74	381.74				
	समीक्षा अवेदन और टीएमपी धमता के अनुसार वीसीटीपीएल को प्रोत्तर वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए पूर्ण अवधि अविलेच का समायोजन		197.41						<b>65.80</b>	<b>65.80</b>	<b>65.80</b>
XIX	मुक्त अविलेच / (धारा) (XIV + XVII - XVI)	-	-	-	-	-2.85	257.04	-1299.15	(1,044.97)	-624.62	-417.72
											<b>-1995.43 (3,037.77)</b>
XX	नियन्त्र अविलेच / (धारा) प्रचालन आवश्यक प्रतिवर्त के रूप में % (XIV/XII % में)	-	-	-	-	-0.03%	2.68%	-12.77%	-3.38%	-7.93%	-4.52%
											-20.38% -10.94%
XXI	लोकत नियन्त्र अविलेच / (धारा) प्रचालन आवश्यक प्रतिवर्त के रूप में	-	-	-	-	-	-	-3.38%	-	-	-10.94%

बनांध - |||

### विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड

#### दरमान

#### परिभाषाएँ और शर्तें

यह दरमान विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) द्वारा प्रदान की गई सेवाओं और सुविधाओं के उपयोग के लिए समय-समय पर विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) को देय प्रभार निर्धारित करता है।

#### 1. परिभाषाएँ

दरमान में, जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षा नहीं करता हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:-

(i) **“कंटेनर”** अर्थात् सभी प्रासंगिक प्रचलित आईएसओ मानकों का अनुपालन करने वाला कोई भारवाहक कंटेनर। सामान्यतः यह बिना अंतर्वर्ती पुनः लदाई के एक अथवा अधिक प्रकारों द्वारा सामानों को वहन करने के लिए डिजाइन किया गया है; तैयार प्रहस्तन की अनुमति वाले डिवाइसों और अद्वितीय पहचान संख्याओं और चिह्नों के साथ जुड़ा हुआ हो।

- (ii) **“प्रति दिन”** अर्थात् प्रति केलेंडर दिवस अथवा उसका भाग।
- (iii) **“पत्तन”** अर्थात् विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) जबकि “टर्मिनल” अर्थात् विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड द्वारा प्रचालित कंटेनर टर्मिनल।
- (iv) **“वीसीटीपीएल”** अर्थात् विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड, भारत में निगमित एक कम्पनी, इसके उत्तराधिकारी और उसके प्रतिनिधि है।
- (v) **“प्रशीतन”** अर्थात् माल को ढोने के प्रयोजन के लिए कोई कंटेनर जिसे प्रशीतन की आवश्यकता होती है।
- (vi) **“पोतांतरण कंटेनर”** अर्थात् ऐसा कंटेनर जो पोत से उतारा गया और पोतांतरण के लिये माल सूची और आयात अग्रिम सूची में घोषित किसी दूसरे पोत पर नौभरण के प्रयोजन के लिए वीसीटीपीएल की संरक्षा में रखा गया।
- (vii) **“तटीय पोत”** अर्थात् सद्धम प्राधिकारी/नौवहन महानिदेशालय द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला और/अथवा भारत में किसी एक पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी दूसरे पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत।
- (viii) **“विदेशगामी पोत”** अर्थात् तटीय पोत के अलावा कोई अन्य पोत।
- (ix) **“जोखिमपूर्ण कंटेनर”** अर्थात् आईएमओ के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण माल वाला कंटेनर।
- (x) **“आउट ऑफ गेज़ (ओओजी) कंटेनर”** अर्थात् मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से अधिक अति-आयामीय कार्गो वाला कंटेनर जिसके लिए विशेष डिवाइसों जैसे स्लिंग्स, शेकल्स, लिफिंग बीम आदि की आवश्यकता होती है। क्षतिग्रस्त कंटेनर और उठाने के लिए विशेष डिवाइसों की जरूरत वाला कंटेनर भी आउट ऑफ गेज़ कंटेनर के रूप में वर्गीकृत किया गया है।
- (xi) **“एफरीएल”** अर्थात् सम्पूर्ण कंटेनर भार वाले कंटेनर।
- (xii) **“आईसीडी”** अर्थात् अंतर्रेशीय कंटेनर डिपो।
- (xiii) **“एलसीएल”** अर्थात् सम्पूर्ण कंटेनर भार से कम वाले कंटेनर (कंटेनर में एक आयातक/निर्यातक से अधिक का कार्गो हो)।
- (xiv) **“शट आऊट कंटेनर”** अर्थात् ऐसा पोत, जो वीआईएन द्वारा यथा विनिर्दिष्ट पोत के निर्यात के लिए टर्मिनल में प्रवेश करता है और किसी भी कारण से पोत से नहीं जुड़ा होता है।
- (xv) **“टन”** अर्थात् 1,000 किलोग्राम अथवा एक घन मीटर का एक मीट्रिक टन।
- (xvi) **“वीआईएन”** अर्थात् पोत पहचान सूचना संख्या।
- (xvii) **“आईसीडी कंटेनर”** अर्थात् कंटेनर जो पोत से उतारे जाते हैं और टर्मिनल के भीतर ट्रेन पर लदाई के प्रयोजनों के लिए वीसीटीपीएल की संरक्षा में रखे जाते हैं। और यह भी कि **“आईसीडी कंटेनर”** अर्थात् कंटेनर जो टर्मिनल के भीतर ट्रेन से उतारे जाते हैं और पोत पर नौभरण के प्रयोजनों के लिए वीसीटीपीएल की संरक्षा में रखे जाते हैं।

## 2. सामान्य

- (i) (क). पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) की उगाही के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली :
  - (i). ऐसे पोत जो सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर भारतीय पत्तन के अपने प्रथम पत्तन पर तटीय गमन के लिए परिवर्तित हो सकते हैं, उन्हें तब तक किसी अन्य सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश की आवश्यकता नहीं है जब तक वे भारतीय तट पर गमन करते हैं।
  - (ii). विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक से विशिष्ट अवधि लाइसेंस और सीमा शुल्क परिवर्तन के आधार पर तटीय गमन के परिवर्तित हो सकते हैं।
- (ख). रियायती तटीय दर और विदेशी दर पर पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) की उगाही के लिए मानदंड :
  - (i). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, लदाई पत्तन द्वारा तटीय दरें पोत के तटीय सामानों की लदाई शुरू किए जाने के समय से प्रभार्य होंगी।

(ii). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल पोत द्वारा तटीय कार्गो उत्तराई प्रचालनों को पूरा किए जाने तक प्रभार्य होंगी, उसके तत्काल पश्चात विदेशगामी दरें उत्तराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।

(iii). नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस धारक विनियुक्त भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों की पात्रता के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होगी।

(ii). रियायत तटीय दर पर पोत संबंधी प्रभारों (सीआरसी) की उगाही के लिए मानदंड:

(क). “विश्वभर और तटीय” परिचालन के लिए भारतीय सामान्य व्यापारिक लाइसेंस धारक विदेशगामी भारतीय पोत को प्रहस्तन प्रभारों (एचसी) के संदर्भ में लागू तटीय दरें प्रभारति होंगी अर्थात् निम्नलिखित परिदृश्य में घाटशुल्क सहित जलयान से तट तक स्थानांतरण और क्वे से/को भंडार यार्ड से/को अंतरण।

(i). तटीय गमन के लिए परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान ढोना।

(ii). तटीय गमन के लिए परिवर्तित नहीं\* परंतु किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान ढोना।

\* केन्द्रीय उत्पाद शुल्क और सीमाशुल्क बोर्ड का दिनांक 25 फरवरी, 2002 का परिपत्र सं. 15/2002-सीयूएस भारतीय ध्वज के विदेशगामी पोत को बिना किसी समीा शुल्क परिवर्तन आदेश के किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान ढोने की अनुमति देता है।

(ख). विदेशी ध्वज का पोत नौवहन महानिदेशक से विशिष्ट अवधि लाइसेंस और सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय गमन के लिए परिवर्तन के मामले में ऐसे पोत द्वारा किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान/कंटेनर ढोने पर तटीय सामान/कंटेनर के लिए लागू तटीय दरें उगाही जाएंगी।

(iii). सभी परिगणित प्रभार प्रत्येक बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूपए में पूर्णांकित किए जाएंगे।

(iv). (क). उपयोक्ताओं को विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक व्याज इस दरमान के अधीन भुगतान करना होगा। इसी प्रकार, वीसीटीपीएल विलंबित वापसियों पर दंडात्मक व्याज अदा करेंगे।

(ख). दंडात्मक व्याज की दर 16.75% वार्षिक होंगी। दंडात्मक व्याज वीसीटीपीएल और उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगा।

(ग). वीसीटीपीएल द्वारा वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख के 20 दिन बाद से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।

(घ). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब वीसीटीपीएल द्वारा बिलों को दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से परिगणित किया जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में यथा विनिर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त किए जाने से पहले किया जाता है।

(व). जोखिमपूर्ण कार्गो कंटेनरों/आउट ऑफ गेज़ कंटेनरों के मामले में लागू प्रहस्तन प्रभर पर 25% प्रीमियम प्रभार्य होगी।

(vi). तटीय कंटेनरों के मामले में, रियायत समेकित बॉक्स दर पर लागू होती है। सभी तटीय कंटेनरों पर समेकित बॉक्स दर सामान्य कंटनरों के तदनुरूपी प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होगी। तटीय कंटेनरों के पोतांतरण के मामले में, प्रहस्तन प्रभारों में समान रियायत लदाई अथवा उत्तराई चक्र में सामान्य प्रहस्तन प्रचालन के लिए लागू प्रहस्तन प्रभारों के संदर्भ में स्वीकार्य होंगी।

(vii). यदि कोई पोत वीसीटीपीएल की तट आधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता अथवा खराबी के कारण अथवा वीसीटीपीएल पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से निष्क्रिय रहता है तो पोत के निष्क्रिय रहने की अवधि के दौरान वीपीटी को उस पोत द्वारा वर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष रियायत वीसीटीपीएल द्वारा दी जाएगी।

(viii). उपयोक्ता को वीसीटीपीएल पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा नहीं करने होंगे।

(ix). दरमान भाग I (सिवाय अनुसूची 1.2) और भाग II में निर्धारित दरों में 01 मई, 2016 अथवा उस तारीख से जब वीसीटीपीएल अतिरक्ति नए उपस्कर अर्थात् 1 रेल माउंटेड घाट क्रेन और 4 रबड़ टायर वाली गैन्ट्री क्रेनों की शुरूआत करता है, जो भी बाद में हो, 25% तक ऊधवमुखी वृद्धि की जाएगी।

(x). पत्तनों से भीड़-भाड़ घटाने और निर्यातकों/आयातकों को नियमित घंटों से इतर पत्तन से सेवाओं को उपयोग करने को बढ़ावा देने के लिए, कार्गो और पोत संबंधी सेवाओं के लिए निम्न प्रभार उगाहे जाने चाहिए और साथ ही साथ नियमित घंटों के पश्चात सेवाएं प्रदान करने के लिए विशेष छूट भी दी जानी चाहिए।

[यह शर्त एमओएस के 3 फरवरी, 2016 के पत्र सं.पी.डी/14033/101/2015-पीडी.व के अनुपानल में अंतर्विष्ट की गई है जिसके आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा 16 फरवरी, 2016 का सामान्य अंगीकरण आदेश अनुमोदित किया गया है।]

### 3. उपयोग:

(i). आयात और निर्यात दरें लागू होंगी जब:

(क). एक लदा हुआ अथवा खाली कंटेनर पोत से उतारा जाता है, जब वीसीटीपीएल से बाहर सुपुर्दगी दी जाती है; अथवा

(ख). एक लदा हुआ अथवा खाली कंटेनर यार्ड में प्राप्त किया जाता है, जब नौभारित किया जाता है।

(ii). पोतांतरण कंटेनर दरें लदे हुए अथवा खाली कंटेनर पर लागू होंगी जब यह प्रथम कैरियर से वीसीटीपीएल से उतारा जाता है और तब तक वीसीटीपीएल की संख्या में रखा जाता है जब तक इसे वीसीटीपीएल द्वारा एक नामित दूसरे कैरियर में इसकी मूल स्थिति में पोतांतरण नहीं किया जाता है।

### भाग – 1

#### 1. कंटेनर प्रचालन

1.1. क. आयात और निर्यात कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए समेकित दर:

(रूपयों में)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लंबाई से अनाधिक कंटेनर		20 फीट लंबाई से अधिक और 40 फीट लंबाई तक के कंटेनर		40 फीट लंबाई से अधिक और 45 फीट लंबाई तक के कंटेनर	
		विदेश गामी	तटीय	विदेश गामी	तटीय	विदेश गामी	तटीय
(क).	लदे हुए कंटेनर- आयात/निर्यात	4222	2533	6334	3800	8445	5067
(ख).	खाली कंटेनर- आयात/निर्यात	2956	1774	4434	2660	5911	3547
(ग).	सीवाई से रेल फ्लैट अथवा विलोमतः परिवहन और चढ़ाना/उतारना						
	- लदे हुए	1649	989	2474	1484	3299	1979
	- खाली	1517	910	2276	1366	3035	1821

**टिप्पणियाँ:**

(1). उपर्युक्त मद सं. (क) और (ख) के मामले में सेवाओं और घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन और बांधना/बोलना, सीवाई और घाट-साइड के बीच परिवहन, सीवाई में चढ़ाना और उतारना, ट्रेलर से अथवा पर कंटेनर की उतराई और लदाई, डाटा प्रहस्तन, प्रसंस्करण और घाटशुल्क।

(2). उपर्युक्त मद सं. (ग) के मामले में सीवाई से रेल साइडिंग तक परिवहन और रेल फ्लैट पर कंटेनर लदाई अथवा विलोमतः।

(3). लदाई के लिए आयात कंटेनर पोत की बर्थिंग के कम से कम 6 घंटे पहले वीसीटीपीएल को सुपुर्दर्गी देनी होगी।

**ब. रियायतें:**

निम्नलिखित रियायतें वीसीटीपीएल की लिखित अनुमति से पहले अपनी व्यवस्थाओं से विभिन्न प्रचालन करने के लिए उपयोक्ताओं पर लागू होंगी जब वीसीटीपीएल उपस्कर कुछ कारणों से उपलब्ध नहीं होते हैंः

(रूपरेखाएँ में)

क्र. सं.	विवरण	20 फीट लंबाई से अनाधिक कंटेनर		20 फीट लंबाई से अधिक और 40 फीट लंबाई तक कंटेनर		40 फीट लंबाई से अधिक और 45 फीट लंबाई तक कंटेनर	
		विदेश गामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय	विदेश गामी	तटीय
(क).	यदि जलयान के लिए गियरों का इस्तेमाल जलयान से तट अथवा विलोमतः लदाई/उतराई के लिए किया जाता है।	453	272	679	407	905	543
(ख).	यदि टर्मिनल उपयोक्ता घाट से कंटेनर यार्ड अथवा कंटेनर यार्ड से घाट तक कंटेनरों के परिवहन के लिए अपना ट्रैक्टर ट्रेलर तैनात करता है।	377	226	566	340	755	453
(ग).	यदि टर्मिनल उपयोक्ता कंटेनर यार्ड से ट्रक और विलोमतः कंटेनरों को चढ़ाने के लिए अपना उपस्कर तैनात करता है।	252	151	378	227	504	302

**टिप्पणी:**

(1). निजी उपस्कर द्वारा प्रहस्तित नगर को वापस भेजे गए कंटेनरों के लिए कोई रियायत स्वीकार्य नहीं होगी।

**1.2. पोतांतरण कंटेनरों का प्रहस्तन:**

(रूपरेखाएँ में)

विवरण	20 फीट लंबाई से अनाधिक कंटेनर		20 फीट लंबाई से अधिक और 40 फीट लंबाई तक कंटेनर		40 फीट लंबाई से अधिक और 45 फीट लंबाई तक कंटेनर	
	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय
लदे हुए और खाली	3720	2232	5580	3348	7440	4464

### टिप्पणियाँ:

(1). पोतांतरण के सम्पूर्ण चक्र अर्थात् प्रथम कैरियर से उत्तराई से दूसरे कैरियर पर लदाई पर लागू उपर्युक्त प्रभारों में बांधना/बोलना प्रभार शामिल हैं। सेवाओं में घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन (उत्तराई और लदाई), सीवाई और घाट-साइड के बीच परिवहन, चढ़ाना और उतारना, पोत और यार्ड पर नौचालन योजना, डाटा प्रहस्तन, प्रसंस्करण और घाटशुल्क।

(2). तटीय नौचालन पर भारतीय पत्तन को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए वीसीटीपीएल पर विदेशी पत्तन से कंटेनर के प्रहस्तन पर विदेशगामी पोत के लिए निर्धारित पोतांतरण प्रभार का 50 प्रतिशत और तटीय श्रेणी के लिए उस निर्धारित का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।

(3). वीसीटीपीएल के बाहर सड़क अथवा रेल द्वारा सुपुर्द किए गए किसी पोतांतरण कंटेनर पर आयात/निर्यात कंटेनर दर वसूल की जाएगी।

(4). अनुसूची 1.8 के अनुसार शट आऊट प्रभार लागू होंगे:

- यदि कैरियर मूलतः नामित कैरियर की वर्थिंग के पश्चात बदला जाता है; अथवा
- यदि नामांकन पूर्ववर्ती कैरियर को वर्थ किए जाने के पश्चात बाद वाले कैरियर से पूर्ववर्ती कैरियर में बदला जाता है।

(5). पोत जिसपर पोतांतरण कंटेनर की लदाई की जाती है, पोत की आयात अग्रिम सूची प्रस्तुत किए जाने के समय घोषित किया जाएगा जिसपर उक्त पोतांतरण आयातित किया जाता है अथवा पोतांतरण कंटेनर प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए सामान्य कंटेनर के रूप में माना जाएगा।

### 1.3. चढ़ाना अथवा उतारना:

(रूपयों में)

क्र. सं.	विवरण	20 फीट लंबाई से अनाधिक कंटेनर		20 फीट लंबाई से अधिक और 40 फीट लंबाई तक कंटेनर		40 फीट लंबाई से अधिक और 45 फीट लंबाई तक कंटेनर	
		विदेश गामी	तटीय	विदेश गामी	तटीय	विदेश गामी	तटीय
(क).	भरे हुये	660	660	990	990	1320	1320
(ख).	खाली	528	528	792	792	1056	1056

### 1.4. एक प्रचालन के लिए हैच कवर प्रहस्तन (बोलना और बन्द करना दोनों):

(रूपयों में)

क्र.सं.	विवरण	विदेशगामी	तटीय
(क).	घाट पर हैच कवर उतारे बिना	1663	998
(ख).	घाट पर हैच कवर उतारे जाने सहित	3325	1995

### टिप्पणी:

(1). यदि केवल एक गतिविधि अर्थात् खोलना अथवा बन्द करना प्रचालन की जाती है तो आधी दर लागू होगी।

### 1.5. पोत के भीतर कंटेनरों का स्थानांतरण (रेस्टोज़):

(रूपयों में)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लंबाई से अनाधिक कंटेनर		20 फीट लंबाई से अधिक और 40 फीट लंबाई तक कंटेनर		40 फीट लंबाई से अधिक और 45 फीट लंबाई तक कंटेनर	
		विदेश गामी	तटीय	विदेश गामी	तटीय	विदेश गामी	तटीय
(क).	उतराई और पुनः नौभरण द्वारा स्थानांतरित लदा हुआ अथवा खाली कंटेनर	3325	1995	4988	2993	6650	3990
(ख).	उतराई और पुनः नौभरण किए बिना स्थानांतरित लदा हुआ अथवा खाली कंटेनर	1663	998	2494	1496	3325	1995

## टिप्पणी:

(1). प्रशीतन संबंधित प्रभार अनुसूची 1.7 के अनुसार लागू होंगे।

## 1.6. आंतरिक परिवहन:

(रूपयों में)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लंबाई से अनाधिक कंटेनर		20 फीट लंबाई से अधिक और 40 फीट लंबाई तक कंटेनर		40 फीट लंबाई से अधिक और 45 फीट लंबाई तक कंटेनर	
		विदेश गामी	तटीय	विदेश गामी	तटीय	विदेश गामी	तटीय
(क).	लदे हुए अथवा खाली	990	990	1484	1484	1979	1979

## टिप्पणी:

(1). जब किसी ग्राहक के अनुरोध पर वीसीटीपीएल के भीतर ट्रैलर द्वारा कंटेनर ले जाया जाना अपेक्षित हो तो आंतरिक परिवहन प्रभार लागू होंगे।

## 1.7. प्रशीतन संबंधी और अन्य सामान्य सेवाएँ:

(रूपयों में)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लंबाई से अनाधिक कंटेनर		20 फीट लंबाई से अधिक और 40 फीट लंबाई तक कंटेनर		40 फीट लंबाई से अधिक और 45 फीट लंबाई तक कंटेनर	
		विदेश गामी	तटीय	विदेश गामी	तटीय	विदेश गामी	तटीय
(क)	ट्रिप पूर्व जांच (पीटीआई) (विजली प्रभार अतिरिक्त)	396	396	594	594	792	792
(ख)	प्रशीतन चलित जांच (विजली प्रभार अतिरिक्त)	396	396	594	594	792	792

(ग).	बिजली आपूर्ति प्रभार (कनेक्शन लगाना और कनेक्शन हटाना, प्रशीतन यार्ड में अनुवीक्षण सहित) प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग	245	245	368	368	491	491
------	--	-----	-----	-----	-----	-----	-----

#### टिप्पणियाँ :

- (1). सेवाओं में केवल प्लग लगाना/प्लग निकालना और तापमान का अनुवीक्षण शामिल है। प्रशीतनों के मालकंगशनिंग पर अनुरक्षण नहीं किया जाएगा।
- (2). पीटीआई और प्रशीतन कंटेनरों का रन टेस्ट वैकल्पिक सेवाएं हैं और अनुरोध किए जाने पर प्रदान की जाएंगी। इसमें पीटीआई/रन टेस्ट के दौरान बिजली की आपूर्ति और अनुवीक्षण प्रभार शामिल नहीं हैं। पीटीआई/रन टेस्ट में प्रशीतन मशीनरी की कार्य स्थिति की जांच करना और ग्राहक को स्थिति की रिपोर्ट करना शामिल है।
- (3). ये प्रभार रेस्टो प्रशीतन कंटेनरों पर भी लागू होंगे।

#### 1.8. एक शट आउट कंटेनर के लिए प्रभार:

जहां निर्यात कंटेनर अथवा पोतांतरण कंटेनर शट आउट किया जाता है, निम्नलिखित दरें लागू होंगी:-

(रूपयों में)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लंबाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लंबाई से अधिक और 40 फीट लंबाई तक कंटेनर	40 फीट लंबाई से अधिक और 45 फीट लंबाई तक कंटेनर
(क).	लदे हुए	2309	3464	4618
(ख).	खाली	2045	3068	4090

#### टिप्पणिया :

- (1). शट आउट प्रभार लागू होंगे जब कंटेनर एक पोत द्वारा शट आउट किया जाता है और बाद में दूसरे पोत द्वारा नौभरित किया जाता है।
- (2). भंडारण प्रभार अनुसूची 1.10 के अनुसार वसूल किए जाएंगे।

#### 1.9. अतिरिक्त प्रभार:

(रूपयों में)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
1.	सीधे लदान - लदे हुआ और खाली	1155	1733	2309
2.	लिफ्ट ऑन, परिवहन, लिफ्ट ऑफ सहित टर्मिनल के भीतर कंटेनरों का स्थानांतरण - लदे हुए - खाली	2309 2045	3464 3068	4618 4090
3.	कंटेनर सफाई प्रभार (उच्च प्रेशर पानी धुलाई) (उच्च प्रेशर पानी धुलाई)	660	990	1320

4.	दस्तावेज़ का रद्दीकरण - (प्रति ईआईआर)	99
5.	एक दरवाजा खोलना प्रभार - (प्रति ईआईआर)	660
6.	सील लगाना/उतारना (प्रति सील)	264
7.	'जोखिमपूर्ण स्टिकर' लगाना/उतारना (प्रति कंटेनर)	264
8.	टर्मिनल के भीतर सीमाशुल्क जाँच (प्रति कंटेनर)	528
9.	प्रशीतन कंटेनर का प्लग लगाना/प्लग निकालना (प्रति कंटेनर)	66
10.	जोखिमपूर्ण कंटेनर की घोशणा नहीं करना/गलत घोशणा करना (प्रति कंटेनर)	3959
11.	दस्तावेजों का जारी करना प्रति दस्तावेज अथवा उसका भाग (अधिकतम 5 पृष्ठ)	198
12.	वीआईए रद्दकरण	1320
13.	ट्रेलर का कंटेनरों/कार्गो के साथ अथवा बिना भारतोलन (प्रति भारतोलन)	132
14.	निर्धारित समय के बाद संबंधित दस्तावेज प्रस्तुत करने में विलंब (प्रभार सहित 'दस्तावेज' है)	660
15.	ओओजी कंटेनर की घोषणा नहीं करना/गलत घोषणा करना (दर प्रति कंटेनर)	3959
16.	पोत को प्रति केलेडर दिवस गैंगवे उपलब्ध करवाने के लिए प्रभार	66.00 प्रति घंटा प्रति गैंगवे परंतु अधिकतम 1320.00 प्रतिदिन प्रति गैंगवे टिप्पणी: प्रयोक्ता के अनुरोध पर यह एक वैकल्पिक सेवा है।

#### टिप्पणियां:

- (1). **प्रत्यक्ष लदाई** प्रभार लागू होता है जब, ग्राहकों के अनुरोध पर, वीसीटीपीएल निर्धारित समापन समय के पश्चात टर्मिनल को सौंपे गए निर्यात कंटेनर को स्वीकार करता है अथवा निर्यात कंटेनरों की सूची स्वीकार करता है जो कट ऑफ समय से पहले सीवाई से पहले से है परंतु कट ऑफ से पहले प्रस्तुत की गई निर्यात अग्रिम सूची में शामिल नहीं किया गया है। यह प्रभार सामान्य निर्यात चक्र में सभी लागू प्रभारों के अलावा है।
- (2). '**कंटेनर का स्थानांतरण**' प्रभार लागू होंगे जब टर्मिनल द्वारा प्रदान की गई किसी अन्य को प्राप्त करने के लिए स्थानांतरण सहित किसी प्रयोजन के लिए ग्राहक के अनुरोध पर किए गए किसी स्थानांतरण अथवा कंटेनर के बास्तविक स्थानांतरण को शामिल करते हुए नौभरण स्थिति में बदलाव किया जाएगा। स्थानांतरण लिफ्ट, ऑन, परिवहन तथा लिफ्ट ऑफ के लिए प्रभारित समेकित प्रभार है।

#### नौभरण स्थिति में बदलाव लागू होता है जब:

- (i). वीसीटीपीएल परिसर में पोतांतरण कंटेनर आयात कंटेनर में परिवर्तित किया जाता है;
- (ii). वीसीटीपीएल परिसर में आयात कंटेनर पुनः निर्यातित किया जाता है;
- (iii). निर्यात कंटेनर वीसीटीपीएल परिसर के बाहर सौंपा जाता है;
- (iv). उतराई अथवा विलोमत: के पश्चात स्थानीय सुपर्दगी कंटेनर को आईसीडी कंटेनर में परिवर्तित किया जाता है;
- (v). पोतांतरण कंटेनर जिसका आउटबाउंड वीआईएन इनबाउंड कैरियर की वर्थिंग से पहले घोषित नहीं किया जाता है।

(vi). रेल द्वारा पहुंचने वाला नियंत्रित कंटेनर जिसका आउट बाउंड वीआईएएन टर्मिनल में रेल साइडिंग में ट्रेन के पहुंचने के कम से कम 6 घंटे पहले घोषित नहीं किया जाता है।

**कंटेनर की स्थिति का बदलना** हर समय लागू होता है। आयात अथवा नियंत्रित कंटेनर जिसका पीओडी, आकार, स्थिति अथवा भार (+/- 2 टन द्वारा भिन्नता) का ब्यौरा वीसीटीपीएल द्वारा संसाधन के पश्चात बदला जाता है।

- (3). **कंटेनर सफाई प्रभार:** से सेवाएं वैकल्पिक हैं और संबंधित प्रभार लागू होता है जब कंटेनरों को पानी से साफ किया जाता है।
- (4). **ईआईआर के लिए रद्दकरण प्रभार** लागू होता है जब ईआईआर ग्राहक के अनुरोध पर रद्द किया जाता है।
- (5). **“एक दरवाना खोलना” प्रभार** प्रहस्तन कंटेनर के लिए लागू है जिसमें केवल एक दरवाजे को खुला रहने की जरूरत होता है (अर्थात प्याज) और जब दरवाजा खोलना और सुरक्षा देना टर्मिनल द्वारा किया जाता है।
- (6). **सील लगाना/हटाना**

टर्मिनल पर रेल/सड़क/समुद्र द्वारा आने वाले प्रत्येक कंटेनर पर जिस पर सही बॉटल सील नहीं लगाई गई हो, इसके प्रवेश की अनुमति दिए जाने से पहले बॉटल सील लगाई जाएगी। टर्मिनल स्टॉफ को यह अधिकार होगा कि शिपिंग लाइनों की पूर्व-सहमति के बिना ऐसा कर सकें। ऐसे कंटेनरों, जिन पर टर्मिनल द्वारा सील लगाई गई है, की सूचीके बारे में लाइनों को बताया जाएगा। सीलों को ग्राहक के अनुरोध पर हटाया जाएगा।

- (7). **‘जोखिमपूर्ण स्टीकर’ लगाना/हटाना**

जोखिमपूर्ण कार्गो वाले कंटेनर (चार स्टीकर) पर केवल आईएमसीओ श्रेणी दर्शने वाले जोखिमपूर्ण स्टीकर हटाए जाएंगे। किसी भी मामले में, टर्मिनल के भीतर उक्त कार्यवाही करने के लिए ग्राहक को वीसीटी सूचित करना होगा।

- (8). **सीमाशुल्क निरीक्षण**

कंटेनर का निरीक्षण ग्राहक के लिखित अनुरोध पर केवली नामांकित बिन्दु पर करने की अनुमति दी जाएगी। कंटेनर दरवाजे केवल सीमाशुल्क निरीक्षणके अधीन खोले जा सकते हैं।

- (9). **कंटेनरों पर प्लग लगाना/प्लग निकालना**

पोत/ट्रेन/ट्रक के बोर्ड पर प्रशीतन कंटेनरों का प्लग लगाना/प्लग उतराना ग्राहक के अनुरोध पर किया जाएगा।

- (10). **जोखिमपूर्ण कंटेनर की अधोषणा/गलत-धोषणा**

ग्राहक को आईएमसीओ नियमों के अनुसार कार्गो की जोखिमपूर्ण प्रकृति घोषित करनी होगी और वीसीटीपीएल को संबंधित जोखिमपूर्ण ब्यौरे भेजने होंगे। ये प्रभार जोखिमपूर्ण प्रकृति की अ-धोषणा/गलत धोषणा और आईएमसीओ श्रेणी, यूएएनओ, ईपीएस, एमएमएजी, सही तकनीकी नाम, इमरजेंसी की स्थिति में व्यक्ति के संपर्क ब्यौरों सहित जोखिमपूर्ण प्रकृति के पूरे ब्यौरे भी नहीं भेजने के लिए हैं।

तथापि, अधोषणा अथवा गलत धोषणा के कारण होने वाले परिणामों संबंधित देयताएं और लागतें ग्राहक की होंगी।

- (11). **दस्तावेज जारी करना**

यह प्रभार सामान्य नियमित टर्मिनल रिपोर्टें (पोत रिपोर्टें/यार्ड रिपोर्टें/प्रशीतन आदि) के अलावा टर्मिनल द्वारा जारी किए गए अतिरिक्त दस्तावेजों को लाइन भेजे जाने से संबंधित है।

- (12). **वीआईए का निरसन**

वीआईए का निरसन तब लागू होता है जब वीसीटीपीएल द्वारा आवंटित वीआईएएन बाद में किन्हीं कारणों से पोत प्रचालक द्वारा अनुरोध पर रद्द किया जाता है।

- (13). **कंटेनर/कार्गो के साथ अथवा बिना ट्रेनर का भारतोलन**

ट्रेलर/ट्रक के भारतोलन की सेवा एक वैकल्पिक सेवा है और उपयोक्ताओं के अनुरोध पर दी जाएगी। इस प्रभार में उस पर दर्शाए गए भार के साथ अपेक्षित प्रमाण-पत्र जारी करना शामिल है।

- (14). **संबंधित दस्तावेज प्रस्तुत करने में विलंब**

संबंधित दस्तावेजों में आयात तथा निर्यात अग्रिम सूचियां, जोखिमपूर्ण विनिहित, रेस्टोज, इंपोर्ट वे योजनाएं और कोई अन्य दस्तावेज जो अपेक्षित हो सकते हैं और सुगम प्रचालनों के लिए बाद में घोषित किए जाते हैं, शामिल हैं। दस्तावेजों को प्रस्तुत करने के लिए समय समीक्षा वीसीटीपीएल द्वारा पहले अधिसूचित की जाएगी और उसकी कोई अधिसूचना उपयोक्ताओं के साथ विचार-विमर्श से की जाएगी।

**(15). ओओजी कंटेनर की अबोषणा/गलत-बोषणा**

ग्राहक को संपूर्ण व्योरों अर्थात् अति ऊँचाई, अति ऊँचाई और अग्रिम सूची के साथ कुल भार के साथ टर्मिनल में इसके आगमन से पहले कंटेनर के आयाम टर्मिनल में प्रचालन की सही योजना बनाने और लागू करने के लिए घोषित करना होगा।

**(16). पोत को गैंगवे उपलब्ध करवाना**

टर्मिनल गैंगवे पोतों को उपलब्ध करवाया जाएगा ताकि तट से पोत तक सुरक्षित पहुँच उपलब्ध करवाने में असमर्थ है। उपर्युक्त प्रभारों में पोत को अथवा विलोमतः नामित भंडारण प्रभार से गैंगवे का परिवहन शामिल हैं।

**1.10. कंटेनरों के भंडारण के लिए प्रभार**

**(क). आयात – लदे हुए कंटेनर**

(दर रूपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
(i).	प्रथम 3 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
(ii).	4 से 15 दिन	131	261	392
(iii).	16 से 30 दिन	261	523	784
(iv).	30 दिनों के बाद	523	1045	1568

**(ख). आयात – खाली कंटेनर**

(दर रूपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
(i).	प्रथम 3 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
(ii).	4 से 15 दिन	131	261	392
(iii).	16 से 30 दिन	261	523	784
(iv).	30 दिनों के बाद	523	1045	1568

## (ग). नियर्ति – लदे हुए कंटेनर

(दर रूपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
(i).	प्रथम 7 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
(ii).	8 से 15 दिन	131	261	392
(iii).	16 से 30 दिन	261	523	784
(iv).	30 दिनों के बाद	523	1045	1568

## (घ). नियर्ति - खाली कंटेनर

(दर रूपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
(i).	प्रथम 3 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
(ii).	4 से 15 दिन	131	261	392
(iii).	16 से 30 दिन	261	523	784
(iv).	30 दिनों के बाद	523	1045	1568

## (ङ.). आईसीडी कंटेनर - लदे हुए कंटेनर

(दर रूपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
(i).	प्रथम 15 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
(ii).	16 से 30 दिन	131	261	392
(iii).	31 से 45 दिन	261	523	784
(iv).	45 दिनों बाद	523	1045	1568

## (च). पोतांतरण कंटेनर – लदे हुए और खाली

(दर रूपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
(i).	प्रथम 30 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
(ii).	31 से 45 दिन	131	261	392
(iii).	46 से 60 दिन	261	523	784
(iv).	60 दिनों बाद	523	1045	1568

## (छ). शट आऊट कंटेनर - लदे हुए और खाली

(दर रूपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
(i)	1 से 15 दिन	131	261	392
(ii).	16 से 30 दिन	261	523	784
(iii).	30 दिनों बाद	523	1045	1568

## (ज). जोखिमपूर्ण कंटेनर

(दर रूपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
(i).	प्रथम दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
(ii).	2 से 15 दिन	164	327	491
(iii).	16 से 30 दिन	327	654	982
(iv).	30 दिनों बाद	653	1306	1959

## टिप्पणियाँ :

- (1). आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क विराम-समय (भंडारण) अवधि कंटेनर की उत्तराई के दिन के बाद वाले दिन से प्रारंभ होगी और नियर्ति कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि कंटेनर के टर्मिनल में प्रवेश करने के समय से प्रारंभ होगी।
- (2). निःशुल्क समय की गणना के प्रयोजन के लिए, रविवार, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के गरै-प्रचालन दिवस अतिरिक्त होंगे।
- (3). पोतांतरण कंटेनर जिनकी हैसियत बाद में स्थानीय एफसीएल/एलसीएल अथवा आईसीडी कंटेनर में बदल जाती है, संबंधित आयात कंटेनरों के बराबर भंडारण प्रभार वसूल किए जाएंगे।
- (4). अति आयामीय कंटेनर के लिए, भंडारण प्रभार भूमि स्लॉटों की वास्तविक संख्या तत्संबंधी कंटेनर ऊपर दिए गए तत्संबंधी स्लैब के अधीन अधिग्रहण करता है, पर आधारित होगा।
- (5). शट आऊट कंटेनर के लिए भंडारण अवधि उस दिन के बाद के दिन से परिगणित की जाएगी जब नौभरण/सपुद्दगी के दिन तक कंटेनर शटआउट हो जाए।
- (6). परित्यक्त कंटेनरों/पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनरोंपर भंडारण प्रभार लिखित में परित्यक्त की सूचना की प्राप्ति की तारीख तक अथवा कंटेनर की उत्तराई के दिन से 75 दिन, जो भी पहले हो, निम्नलिखित शर्तों के अधीन प्रभार्य होगा:
  - (i) प्रेषित किसी भी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है।
  - (ii) यदि प्रेषित परित्याग का एसो पत्र जारी नहीं करने का चयन करता है, कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी निम्नलिखित के अधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है: -

(क) लाइन कार्गो सहित कंटेनर की संरक्षा करेगी और इसे वापस लेगी अथवा पत्तन परिसर से इसे हटाया जाएगा; और

(ख) लाइन कंटेनर की संरक्षा शुरू करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर आने वाले सभी पत्तन प्रभार अदा करेगा।

(iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ को जरूरी औपचारिकताएं पुरी करनी होंगी और परिवहन और उत्तराई की लागत वहन करनी होगी। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्यवाई नहीं करने की स्थिति में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार तब तक प्रभार्य रहेगा जब तक कार्गो की उत्तराई के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी आवश्यक कार्यवाइयां नहीं की जाती हैं।

(iv) जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा बंधक/कब्जे में लिया जाता है और इस कंटेनर को 75 दिनों की निर्धारित समय-सीमा के भीतर खाली नहीं किया जा सकता, भंडारण प्रभार कार्गो को छोड़ जाने के सीमाशुल्क आदेश के दिन से लागू होना समाप्त हो जाएगा बशर्ते लाइनों को जरूरी औपचारिकताएं पुरी करनी होंगी और परिवहन तथा उत्तराई की लागत वहन करनी होगी। अन्यथा, बंधक बनाए गए/कब्जे में लिए गए कंटेनरों को लाइन/प्रेषित द्वारा टर्मिनल परिसर से हटाकर सीमाशुल्क बंधक क्षेत्र में ले जाना होगा और उस स्थिति में, भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने के दिन से लागू नहीं होंगे।

(7). भंडारण प्रभार उस अवधि के दौरान प्रोद्भूत नहीं होगा जिसमें वीसीटीपीएल उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर आयात कंटेनर की सपुर्दगी अथवा निर्यात कंटेनर के नौभरण नहीं कर सकेगा।

### 1.11. कूड़े को हटाए जाने के लिए प्रभार

जलयान के बोर्ड पर इकट्ठे हए कूड़े को हटाने के लिए रु. 10,556/- प्रति ट्रक फेरा का समेकित प्रभार देय होगा।

### 1.12. स्वच्छ जल की आपूर्ति के लिए प्रभार

विदेशगामी पोतों के लिए, स्वच्छ जल की आपूर्ति के लिए रु. 264/- प्रति 1000 लि. अथवा उसका भाग वसूल किए जाएंगे, परंतु न्यूनतम प्रभार रु. 1320/-।

तटीय पोतों के लिए, स्वच्छ जल की आपूर्ति के लिए रु 158/- प्रति 1000 लि0 अथवा उसका भाग वसूल किए जाएंगे, परंतु न्यूनतम प्रभार रु 792/-।

## भाग - II

### 2. अन्य सेवाएँ

#### 2.1. आंगन्तक प्रवेश अनुज्ञापत्र

	वार्षिक	त्रैमासिक	मासिक	दैनिक
(क). प्रति आवदेन-पत्र	रु. 455	रु. 228	रु. 114	रु. 28

#### 2.2. वाहन प्रवेश अनुज्ञापत्र

प्रति प्रवेश	रु. 228/-

**टिप्पणी:** (1). वाहन प्रवेश शुल्क कंटेनरों/कार्गो की सपुर्दगी /प्रेषण के लिए वीसीटीपीएल के टर्मिनल में प्रवेश करने वाले/बाहर जाने वाले वाहनों पर प्रभार्य नहीं होंगे।

#### 2.3. फोटोग्राफी

(क) फिल्म शूटिंग और फोटोग्राफी	रु. 1,13,750 प्रतिदिन
(ख) टर्मिनल के भीतर कैमरा चलाना	रु. 569 प्रति इकाई
(ग) विडियोग्राफी (प्रचालन गतिविधियों से संबंधित)	रु. 3413 प्रतिदिन

#### 2.4. पोतों द्वारा टर्मिनल सुविधाओं के उपयोग के लिए प्रभार

विशाखा कंटेनर टर्मिनल में वर्ष होने वाले गैर-कंटेनर पोतों अर्थात् गैर-सम्मत कार्गो का प्रहस्तन करने वाले पोत अथवा किसी भी कार्गो का प्रहस्तन नहीं करने वाले पोतों के लिए प्रभार लागू होंगे।

जीआरटी	दरें
10000 तक	रु. 2389 प्रति घंटा
10001 से 30000	रु. 0.11 प्रति जीआरटी प्रति घंटा न्यूतम रु. 2310 प्रति घंटा
30001 और अधिक	रु. 0.18 प्रति जीआरटी प्रति घंटा

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

### NOTIFICATION

Mumbai, the 18 April, 2016

**No. TAMP/31/2015-VCTPL.**— In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL) for review of the Order No.TAMP/65/2013-VCTPL dated 21 March 2015 in respect of general revision of Scale of Rates of VCTPL as in the Order appended hereto.

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

### No. TAMP/31/2015-VCTPL

*Visakha Container Terminal Private Limited* -----  
*Applicant*

### QUORUM:

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

### ORDER

(Passed on this 30<sup>th</sup> day of March 2016)

This case relates to review application filed by the Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL) for review of the Order No.TAMP/65/2013-VCTPL dated 21 March 2015 in respect of general revision of Scale of Rates of VCTPL.

2.1. This Authority had passed an Order dated 21 March 2015 disposing of the proposal received from the Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL) for general revision of its Scale of Rates. The said Order was notified in the Gazette of India vide Gazette No.142 dated 28 April 2015.

2.2. The VCTPL in the said general revision proposal had sought a tariff increase of around 28.09% for all containers excluding transhipment container. For transhipment containers, the VCTPL had proposed 15.16% reduction over the then prevailing tariff.

2.3. As against the above proposal of the VCTPL, this Authority in the Order dated 21 March 2015, based on deficit position reflected in the cost statement had approved a tariff hike of 13.10% from 1 April 2016 for all categories of containers and services except the transhipment containers subject to the condition that the equipment proposed viz. 4 RTGCs and 1 new RMQC are commissioned by the VCTPL by 1 April 2016. Tariff for transhipment container was reduced by 15.16% as requested by VCTPL from 1 April 2016.

3.1. With reference to the said tariff Order of 21 March 2015, the VCTPL vide its e-mail dated 30 April 2015 has filed an application for review of the Order.

3.2. The points raised by VCTPL to reconsider in its Review Application are given below:

(i). **Notional Calculation of operating income without taking into account (i.e. adding back) the reduction in tariff granted by the Terminal for Business Promotion purposes added back by the Authority as notional income:**

(a) As per clause 2.16.1. of the tariff guidelines 2005, the rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The ports may, if they so desire, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.

(b) There is no provision in the guidelines that Operating Income may be calculated notionally as per the Scale of Rates even when certain rebates and concessions are given by the operator. Calculating the income on notional basis is therefore definitely an error apparent on the face of records and warrants a review.

(c) Allowing concession on Transhipment has benefitted the Main Line operators to call larger Main line vessels and offer lower slot cost to the container operators/ agents. The container operators/ agents in turn have been able to offer lower freight cost to the Exporter/ Importer.

(d) The terminal has provided discounts on empty containers due to the fact that there are no enough empty containers available in the Vizag market for stuffing of export cargo. The container operators have to reposition the empties at an additional operating cost. Therefore, in order to benefit the trade VCTPL at time based on large volume of empty containers allows for concessions.

(e) In such a situation where actually the Trade is getting the benefit of the concession, not taking the concessions into account while calculating the Operating Income is detrimental to the interests of the VCTPL, as on the one side we are losing the revenue and on the other side the operating income being unnecessarily escalated.

(f) Therefore, we request the Authority to reconsider the Order and not to add back the following notional revenue:

FY	₹ in Lakhs
2011-12	603.87
2012-13	531.30
2013-14	600.19
Total	1735.36

(ii) **Non consideration of foreign exchange loss due to restatement.**

(a) The Forex Loss on account of restatement of Outstanding Foreign currency liability as on 31<sup>st</sup> March of the relevant financial year has been accounted based on AS11. If it is not allowed as an expense in the relevant financial year, at the time of actual payment, there would be huge Forex loss and would have to be passed on to the trade at one go.

(b) As per TAMP Form 3A under Note 8, “Loss, if any, on repayment of foreign currency loan due to exchange rate fluctuations will be limited to installment payment during the corresponding year”.

(c) VCTPL has already made the repayment of USD 52,20,744 (Out of USD 183,72,815 which was restated earlier) during FY 2014-15 for which the actual Forex loss is ₹4,79,68,455.56.

(d) The balance repayment of Buyer's credit remaining o/s (USD 131,52,071) are to be discharged before March 2017. Since year on year the Rupee value is depreciating against USD, VCT will be incurring the Forex loss at the time of actual payment.

- (e) Therefore, as stated above, if it is not allowed as an expense in the relevant financial year of restatement, at the time of actual payment, there would be huge Forex loss and would have to be passed on to the trade at one go in the next tariff cycle of 2017-18 to 2019-20.
- (f) Therefore, instead of adjusting it in the next tariff cycle, we request the Authority to reconsider it as expenditure during 2011-12 to 2013-14 and adjust the revised carry forward surplus.
- (iii) **Adjustment of additional income from Non Container Vessel (NCV) in the past period surplus.**

In view of the above points raised, we request the Authority to reconsider/ revise the surplus of ₹1145.23 lakhs calculated for 2011-12 to 2013-14 Tariff cycle which has been set off equally in the next tariff cycle.

- (iv) **Error in the estimation of income from transhipment containers.**

- (a) The Income from Transhipment container assumed by VCTPL to be 1 leg coastal and 1 leg foreign. Therefore, VCTPL has applied the approved tariff of ₹3508 (₹4385/2 X 60% for coastal leg + ₹4385/2 for foreign leg). Whereas, the Authority while issuing the Order, has grossed up the Transhipment tariff. Therefore, the year wise excess income estimated by the Authority are as under:

	(₹ in Lakhs)		
	2014-15	2015-16	2016-17
TAMP	7271.06	8530.75	9042.59
VCTPL	6965.20	8163.53	8645.27
<b>Excess Income</b>	<b>305.86</b>	<b>367.22</b>	<b>397.32</b>

- (b) Calculating the Transhipment income considering at the full value of scale of rates is therefore definitely an error apparent on the face of records and warrants a review from the Honorable Authority.
- (v) **Rounding of tariff in SOR**

As per Annexure IV, it can be observed that the tariff has been prescribed with decimals. It is requested to round off the tariff for all practical purpose.

4. Apart from the above, the VCTPL has also requested to reconsider the following:

- (i) In the pre-revised tariff Order passed by the Authority, past losses of ₹4,465.54 lakhs (as per TAMP Order) for the years 2003-04 to 2006-07 incurred by the terminal was ignored by the Authority without carrying forward and adjusting in the subsequent tariff cycle. On the contrary, the Authority had adjusted surplus of ₹300.84 lakhs during the years 2007-08 and ₹2402.46 lakhs during years 2008-09 to 2010-11 while granting the tariff for next tariff cycle. We reiterate our earlier contention to consider the past losses ₹4,465.54 lakhs for the year 2003-04 to 2008-07 for adjustment in the current tariff cycle.
- (ii) Consider adjustment of 50% of the past surplus as against 100% as adjusted in earlier tariff Order of 2008-09 to 2010-11 to the tune of ₹300.84 lakhs.

5.1. Clause 3.3.1. of the tariff guidelines of March 2005 stipulates that application of review of any tariff Order will be entertained to the limited extent of errors apparent on the face of records considered in the relevant proceedings, provided such an application is filed within 30 days of the notification of the Order in the Gazette of India. Referring to the said clause, the Authority in para 12 (xxi) of the Order had mentioned that the VCTPL has the option to approach this Authority for review of the Order to the extent of error apparent on face of records.

5.2. The tariff Order in reference was notified on 28 April, 2015 and the VCTPL has filed the review application on 30 April, 2015, which is within the prescribed time limit of 30 days.

6. The review application filed by VCTPL was circulated to VPT and concerned users/user organisations under cover of our letter dated 6 May, 2015. None of the users have furnished its comments, inspite of a reminder.

7. A joint hearing in this case was held on 17 June, 2015 at the VPT premises. The VCTPL made a power point presentation of its Review Application. At the joint hearing, the VCTPL has made its submissions.

8. As agreed at the joint hearing, the VCTPL vide our letter dated 23 June 2015 was requested to give a brief note about the nature of each foreign exchange gain / loss disallowed in the tariff Order for which review is sought by VCTPL. The VCTPL was also requested to establish that each of the foreign exchange gain / loss is on account of actual transaction and actual payments done by the VCTPL for the actual transaction in the relevant financial year.

9. In response, the VCTPL vide its letter dated 30 June, 2015 has furnished a brief note on the foreign exchange loss/gain incurred by the company during the financial years 2011-12 to 2014-15, which is summarised below:

(i). The Financial Year-wise Forex Loss / (Forex Gain) incurred:

Sr. No.	Particulars	FY 2011-12 (Audited)	FY 2012-13 (Audited)	FY 2013-14 (Audited)	FY 2014-15 (Audited)
1.	Management Fee	1,09,936	1,03,860	18,704	42,109
2.	AMC	6,823	(5,12,925)	27,762	941
3.	Import of spares	2,90,298	34,536	82,424	1,394
4.	Interest on BC's	9,362	59,559	37,205	2,158
5.	Travelling and Other Exp.	3,470	(4,015)	305	2,616
6.	Restatement-BC's	1,34,24,421	(10,97,782)	992,68,320	3,92,68,117
7.	Restatement –FCNR Loan				59,38,467
8.	FC-Cancellation	(114,36,110)	(51,00,677)	-	-
9.	Bank Charges	-	(7,07,911)	-	(20,650)
10.	BC Loan repayment	-	-	-	(72, 19,431)
11.	Re-payment of FCNR loan				(6,980)
	<b>Total Loss / (Gain)</b>	<b>24,08,200</b>	<b>(72,25,356)</b>	<b>994,34,720</b>	<b>380,08,742</b>

- (a) In the above list all items except Sl.no. 6, 7 and 8 are forex losses/gain incurred on actual transaction basis.
- (b) In the above list, Sl. No. 6 is restatement of foreign currency loan in the form of Buyer's Credits taken for the purpose of Phase III expansion of VCTPL (procurement of 2 numbers of RMQCs, 4 numbers of RTGCs, Spreaders and Capital spares for the RMQCs & RTGCs) at the end of the corresponding financial years. The total Buyer's credit Loan outstanding as on 31/3/2014 was USD 183,72,815. VCTPL made repayment of USD 52,20,744 during May 2014 and June 2014. As per RBI guidelines, the remaining Buyer's credits (USD 131,52,071) can be rolled over for a period 5 years and shall fall due before March, 2017.
- (c) Sl No. 8 is Forward contract taken by the company for the purpose of Letter of Credit settlement prior to entering the Buyer's credit loan taken for importing the aforesaid equipments.
- (d) According to AS 11, transactions in foreign currencies are recorded at the exchange rates prevailing on the date of transaction. Monetary items are translated at the year-

end rates. The exchange difference between the rate prevailing on the date of transaction and on the date of settlement as also on translation of monetary items at the end of the year is recognized as income or expense, as the case may be.

(ii) From the following table it can be observed that VCTPL has already incurred actual Forex Loss of INR 479,68,456 as of FY 2014-15 which had been already restated in the earlier years and Forex losses were already recognised in the corresponding years as per AS 11.

Details for Buyer's Credit (BC's) paid during May 2014 and June 2014 (FY 2014-15) – restated earlier from FY 2011-12 to 2013-14							
Sl. No.	Particulars of Fixed assets	Base Value in USD	Capitalized Rate during 2012-13	Payment Rate	Diff.	Actual Forex Loss / (Gain) in INR	Payment date
1.	RTGCs	43,98,411	49.22	58.81	9.59	421,58,767	16-05-2014
2.	Spreaders	3,08,475	49.40	58.92	9.52	29,35,170	18-06-2014
3.	Spreaders-Part C	34,275	51.85	58.92	7.06	2,42,084	19-06-2014
4.	RTGCs-Part 'E'	4,79,583	53.32	58.81	5.49	26,32,434	16-05-2014
	Total Loss / (Gain)- Actual	52,20,744				479,68,456	

Therefore, if the Honourable Authority disallows the restated forex losses of earlier years, the entire losses of ₹479,68,456/- has to be compensated in the next tariff cycle, which would be a huge burden to the Trade.

(iii) Following Table shows the Foreign Currency Buyer's Credit Loan still outstanding as on 31/3/2015 and to be repaid before March, 2017.

Sl. No.	Particulars	Base Value in USD	Capitalised Rate during 2012-13	Ex Rate as on 31/3/2015	Diff.	Forex Loss already re-stated (INR)
1.	RTGC-Capital spares	1,83,163	53.80	62.53	8.73	15,98,762
2.	STS – Capital spares	1,58,274	53.37	62.53	9.16	14,49,791
2.	STS – Part 'E'-2	6,54,113	55.43	62.53	7.10	46,46,945
3.	STS Cranes (A-D)	103,72,000	55.43	62.53	7.10	736,84,762
3.	STS Cranes (A-D)	11,65,784	55.43	62.53	7.10	82,81,962
4.	STS – Part 'E'-1	6,18,737	55.43	62.53	7.10	43,95,633
	Total Loss / (Gain) - restated	131,52,071				940,57,856

Therefore, if the Honourable Authority disallows the restated forex losses of earlier years, the entire losses of ₹940,57,856/- in addition to the forex losses from April, 2015 till March, 2017 has to be compensated in the next tariff cycle, which would be a huge burden to the Trade.

10.1. In the meanwhile, during the processing of this case, the Ministry of Shipping (MOS) has vide its letter dated 12 June, 2015 conveyed the opinion of Attorney General for India (AG) on interpretation of a few provisions of the Tariff Guidelines of 2005. The MOS while conveying the opinion of the AG obtained by it has advised this Authority to consider the opinion of the AG for regulating the tariff of the BOT Terminals operating at the Major Port Trusts under the Tariff Guidelines of 2005.

10.2. Accordingly, all the BOT Terminal operators governed under the tariff guidelines of 2005 including VCTPL were conveyed vide our letter No. TAMP/46/2015-Misc dated 24 July 2015 that henceforth the following will be considered for regulating the tariff of BOT terminals operating at the Major Port Trusts under the Tariff Guidelines of 2005:

- (i) Both financial and physical parameters will be taken into account for the purpose of clause 2.13 of the Tariff Guidelines 2005. 20% of the surplus would be allowed to be retained by the operator. It is only the surplus over and above the 20% that shall be shared equally between the operator and the users.
- (ii) The Income to be considered for the purpose of clause 2.13 will be the actual income earned by the operator based on their Audited Accounts and not any notional income.
- (iii) The process of reassessing the surplus quantified for the tariff cycle immediately preceding the tariff Order no.TAMP/65/2013-VCTPL dated 21 March, 2015 will be initiated and the tariff fixed in the said tariff Order will be reviewed.

11. In view of the above position, the exercise of review of the tariff Order dated 21 March, 2015 in view of MOS letter dated 24 July, 2015 is undertaken simultaneously along with the review application filed by the VCTPL.

12. Arguments made by the VCTPL will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

13.1. To summarise, the VCTPL in its review application filed vide its letter dated 30 April, 2015 and subsequent communication submitted during the processing of the case has submitted the following points for review of the March, 2015 Order:

- (i) Notional income relating to rebate/ discount allowed by VCTPL on transhipment containers and empty containers which is added back by this Authority in the income for the years 2011-12 to 2013-14 should not be added back.
- (ii) Consider the foreign exchange loss which was disallowed by this Authority in the past period analysis of years 2011-12 to 2013-14.
- (iii) Consequent to (i) and (ii) above, past period surplus assessed by this Authority at ₹11.45 crores needs to be reassessed.
- (iv) Income estimates considered by this Authority from Transhipment containers to be corrected considering 40% concessional tariff applicable to coastal leg for Transhipment containers which was not captured in March 2015 Order.
- (v) Round off the tariff in SOR for practical purposes.
- (vi) It is reiterated to consider past period losses of ₹44.65 crores in the years 2003-04 to 2008-07 in the current cycle. Further, for the period 2008-09 to 2010-11 consider, adjustment of 50% of past surplus as against 100% past surplus i.e. ₹300.84 lakhs considered by this Authority.

13.2. The points made by the VCTPL in the review application including the details furnished by it in support of its claim to review foreign exchange gain / loss disallowed in the approved tariff Order, the relevant extract from the tariff Order dated 21 March, 2015 and our analysis thereon are dealt herein below in seriatim.

- (i) **Notional income relating to rebate/ discount allowed by VCTPL on transhipment containers and empty containers added back by this Authority in the income for the years 2011-12 to 2012-13 should not be added back.**
  - (a) Submissions made by VCTPL
    - (i) As per clause 2.16.1. of the tariff guidelines 2005, the rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The ports may, if they so desire, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
    - (ii) There is no provision in the guidelines that Operating Income is calculated notionally as per the Scale of Rates even when certain rebates and concessions are given by the operator. Calculating the income on notional

basis is therefore definitely an error apparent on the face of records and warrants a review.

- (iii) Allowing concession on Transhipment has benefitted the Main Line operators to call larger Main line vessels and offer lower slot cost to the container operators/ agents. The container operators/ agents in turn have been able to offer lower freight cost to the Exporter/ Importer.
- (iv) The terminal has provided discounts on empty containers due to the fact that there are no enough empty containers available in the Vizag market for stuffing of export cargo. The container operators have to reposition the empties at an additional operating cost. Therefore, in order to benefit the trade VCTPL at time based on large volume of empty containers allows concessions.
- (v) In such a situation where actually the Trade is getting the benefit of the concession, not taking the concessions into account while calculating the Operating Income is detrimental to the interests of the VCTPL, as on the one side we are losing the revenue and on the other side the operating income being unnecessarily escalated.
- (vi) Therefore, VCTPL has requested not to add back the following notional revenue:

Financial Year	₹ in Lakhs
2011-12	603.87
2012-13	531.30
2013-14	600.19
Total	1735.36

- (b) Relevant extracts of Order dated 21 March, 2015 [Para 10(iv)(c)] are reproduced below:

*"The VCTPL has reported that concession was granted in the handling charges of transhipment containers and empty containers for repositioning through the terminal to encourage growth in exports. For the purpose of analysis of the past period, revenue realisable as per the approved Scale of Rates can only be considered. Therefore, discounts granted by VCTPL at its discretion in the actual income are not considered and added to the actual income reported in the Audited Annual Accounts."*

- (c) Analysis:

- (i) The approach then followed by this Authority of adding back the discounts granted by VCTPL at its discretion to the actual income reported in the Audited Annual Accounts was in line with the general approach followed by this Authority in all cases. This approach was followed not only in the case of the VCTPL but also in the case of the other Private terminal Operators and Major Port Trusts then governed by the tariff guidelines of 2005.
- (ii) However, as stated earlier, along with the review application filed by the VCTPL, the past period surplus quantified for the preceding tariff cycle 2011-12 to 2013-14 during the tariff fixation in March, 2015 Order is also to be reassessed in view of the MOS letter dated 12 June, 2015 conveying the opinion of the AG on a few provisions of the tariff guidelines of 2005. The VCTPL has been intimated that the process of reassessing the surplus quantified for the tariff cycle immediately preceding the tariff Order no.TAMP/65/2013-VCTPL dated 21 March, 2015 will be initiated and the tariff fixed in the said tariff Order will be reviewed.

(iii) One of the three interpretations of the AG on a few provisions of the tariff guidelines of 2005 as brought out earlier, is relating to the notional income added back on account of rebate/discounts allowed by the Terminal Operators. The AG has opined that the income to be considered for the purpose of clause 2.13 of the Tariff Guidelines 2005 will be the actual income earned by the operator based on their Audited Accounts and not any notional income.

(iv) As rightly pointed out by the VCTPL and brought out in para 10(iv)(c) of the March 2015 Order, the discounts granted by VCTPL at its discretion in the actual income were not considered in the Order of March, 2015 and were added to the actual income of the years 2011-12 to 2013-14 reported in the Audited Annual Accounts.

(v) Flowing from the opinion of the AG, rebate of ₹603.87 lakhs, ₹531.30 lakhs and ₹600.19 lakhs for the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively aggregating to ₹1735.36 lakhs being discounts granted by VCTPL which were added back to the income are now deducted from the income considered in the cost statement of March, 2015 tariff order for the corresponding period.

(vi) Subject to above modification, the total modified income considered is ₹6224.24 lakhs, ₹6594.78 lakhs and ₹7887.63 lakhs for the years 2011-12, 2012-13 aggregating to ₹21064.65 lakhs for the years 2011-12 to 2013-14 as against ₹6826.11 lakhs, ₹7486.08 lakhs and ₹8487.82 lakhs for the years 2011-12, 2012-13 aggregating to ₹22800.01 lakhs considered in Annex – I of the March, 2015 Order relating to the analysis of the past period actuals vis a vis estimates.

(vii) Thus, in short the tariff Order of March, 2015 has been reviewed in respect of this item flowing from the opinion of the AG conveyed by the MOS.

(ii) **Consider the foreign exchange loss which was disallowed by this Authority during the years 2011-12 to 2013-14.**

(a) Submissions made by VCTPL

(i) The Forex Loss on account of restatement of Outstanding Foreign currency liability as on 31<sup>st</sup> March of the relevant financial year has been accounted based on AS11. This Authority disallowed the foreign exchange loss during the years 2011-12 to 2013-14.

(ii) As per TAMP Form 3A under Note 8, Loss, if any, on repayment of foreign currency loan due to exchange rate fluctuations will be limited to installment payment during the corresponding year.

(iii) According to AS 11, transactions in foreign currencies are recorded at the exchange rates prevailing on the date of transaction. Monetary items are translated at the year-end rates. The exchange difference between the rate prevailing on the date of transaction and on the date of settlement as also on translation of monetary items at the end of the year is recognized as income or expense, as the case may be.

(iv) The Financial Year-wise Forex Loss/(Forex Gain) incurred is furnished hereunder:

Sr. No.	Particulars	FY 2011-12 (Audited)	FY 2012-13 (Audited)	FY 2013-14 (Audited)	FY 2014-15 (Audited)
1.	Management Fee	1,09,936	1,03,860	18,704	42,109
2.	AMC	6,823	(5,12,925)	27,762	941
3.	Import of spares	2,90,298	34,536	82,424	1,394

4.	Interest on BC's	9,362	59,559	37,205	2,158
5.	Travelling and Other Exp.	3,470	(4,015)	305	2,616
6.	Restatement-BC's	1,34,24,421	(10,97,782)	992,68,320	392,68,117
7.	Restatement —FCNR Loan				59,38,467
8.	FC-Cancellation	(114,36,110)	(51,00,677)	-	-
9.	Bank Charges	-	(7,07,911)	-	(20,650)
10.	BC Loan repayment	-	-	-	(72, 19,431)
11.	Re-payment of FCNR loan				(6,980)
	<b>Total Loss / (Gain)</b>	<b>24,08,200</b>	<b>(72,25,356)</b>	<b>994,34,720</b>	<b>380,08,742</b>

(v) In the above list all items except Sl. No. 6, 7 and 8 are forex losses/gain incurred on actual transaction basis.

(vi) (a) In the above list, Sl. No. 6 is restatement of foreign currency loan in the form of Buyer's Credits taken for the purpose of Phase III expansion of VCTPL (procurement of 2 numbers of RMQCs, 4 numbers of RTGCs, Spreaders and Capital spares for the RMQCs & RTGCs) at the end of the corresponding financial years.

(b) The total Buyer's credit Loan o/s as on 31/3/2014 was USD 1,83,72,815. VCTPL has already made the repayment of USD 52,20,744 (Out of USD 183,72,815 which was restated earlier) during May 2014 and June, 2014 during FY 2014-15 for which the actual Forex loss is ₹4,79,68,455.56. The balance repayment of Buyer's credit remaining o/s (USD 131,52,071) are to be discharged before March, 2017. Since year on year the Rupee value is depreciating against USD, VCTPL will be incurring the Forex loss at the time of actual payment. The VCTPL made repayment of USD 52,20,744. As per RBI guidelines, the remaining Buyer's credits (USD 131,52,071) can be rolled over for a period 5 years and shall fall due before March, 2017.

(vii) Sl No. 8 is Forward contract taken by the company for the purpose of Letter of Credit settlement prior to entering the Buyer's credit loan taken for importing the aforesaid equipments.

(viii) From the following table it can be observed that VCTPL has already incurred actual Forex Loss of INR 479,68,456 as of FY 2014-15 which had been already restated in the earlier years and Forex losses were already recognised in the corresponding years as per AS 11.

Details for Buyer's Credit (BC's) paid during May 2014 and June 2014 (FY 214-15) – restated earlier from FY 2011-12 to 2013-14							
Sl. No.	Particulars of Fixed assets	Base Value in USD	Capitalized Rate during 2012-13	Payment Rate	Diff.	Actual Forex Loss / (Gain) in INR	Payment date
1.	RTGC s	43,98,411	49.22	58.81	9.59	421,58,767	16-05-2014
2.	Spreaders	3,08,475	49.40	58.92	9.52	29,35,170	18-06-2014
3.	Spreaders-Part C	34,275	51.85	58.92	7.06	2,42,084	19-06-2014
4.	RTGCs-Part 'E'	4,79,583	53.32	58.81	5.49	26,32,434	16-05-2014
	Total Loss / (Gain)- Actual	52,20,744				479,68,456	

Therefore, if the Honourable Authority disallows the restated forex losses of earlier years, the entire losses of ₹479,68,456/- has to be compensated in the next tariff cycle, which would be a huge burden to the Trade.

(ix) Following Table shows the Foreign Currency Buyer's Credit Loan still outstanding as on 31/3/2015 and to be repaid before March 2017.

Sl. No.	Particulars	Base Value in USD	Capitalised Rate during 2012-13	Ex Rate as on 31/3/2015	Diff.	Forex Loss already re-stated (INR)
1.	RTGC-Capital spares	1,83,163	53.80	62.53	8.73	15,98,762
2.	STS – Capital spares	1,58,274	53.37	62.53	9.16	14,49,791
2.	STS – Part 'E'-2	6,54,113	55.43	62.53	7.10	46,46,945
3.	STS Cranes (A-D)	103,72,000	55.43	62.53	7.10	736,84,762
3.	STS Cranes (A-D)	11,65,784	55.43	62.53	7.10	82,81,962
4.	STS – Part 'E'-1	6,18,737	55.43	62.53	7.10	43,95,633
	Total Loss / (Gain) - restated	131,52,071				940,57,856

Therefore, if the Honourable Authority disallows the restated forex losses of earlier years, the entire losses of ₹940,57,856/- in addition to the forex losses from April 2015 till March 2017 has to be compensated in the next tariff cycle, which would be a huge burden to the Trade.

(x) The VCTPL has thus requested that if foreign exchange gain / loss is not allowed as an expense in the relevant financial year of restatement, at the time of actual payment, there would be huge Forex loss and would have to be passed on to the trade at one go in the next tariff cycle of 2017-18 to 2019-20.

(b) Relevant extracts of Order dated 21 March 2015 [Para 10(iv)(h)] are reproduced below:

*"The Annual Accounts of the VCTPL reports net foreign exchange gain of ₹72.25 lakhs in the year 2012-13 and net foreign exchange loss of ₹24.08 lakhs in the year 2011-12 and ₹994.34 lakhs in the year 2013-14.*

*The VCTPL has furnished the breakup of the actual foreign exchange gain/ loss reported in the Annual Accounts. From the details furnished by the VCTPL it is seen that of ₹72.25 lakhs of foreign exchange gain reported in the year 2012-13, ₹10.97 lakhs pertains to restatement of buyers credit and ₹51.00 lakhs pertains to cancellation of forward contract. Foreign exchange gain/ loss arising on account of actual transaction and for actual payment are captured in the cost statement for the purpose of tariff determination process. Foreign exchange gain or loss arising on account of restatement of loan/assets/expenses are not considered while determining the tariff. Hence, foreign exchange gain reported on account of restatement of buyers credit is not considered. This is in line with the approach followed in the tariff fixation of other private terminals also which are governed by 2005 guidelines. Further, in the case of VCTPL, foreign exchange gain as well as loss on account of forward contract cancellation are also reported. The nature of foreign exchange gain/ loss on forward contract cancellation remains unexplained. This item was not considered in the last tariff Order. Hence while reviewing the actuals also, this foreign exchange gain/loss on account of cancellation of forward contract are not considered for a like to like comparison with the estimates. Accordingly, foreign exchange gain to the tune of ₹61.98 lakhs i.e. aggregate of ₹10.98 lakhs and ₹51.00 lakhs in the year 2012-13 are excluded.*

*Following the same approach, for the year 2011-12, foreign exchange loss of `1.08 towards restatement of management fee and ₹134.24 lakhs towards restatement of buyers credit and foreign exchange gain of ₹114.36 lakhs due to forward contract cancellation aggregating to foreign exchange loss ₹20.96 lakhs (₹1.08 + ₹134.24 - ₹114.36) is excluded. For the years 2011-12, foreign exchange loss of ₹992.68 lakhs towards restatement of buyers credit is excluded. All other items of foreign exchange gain/loss which are of routine transaction for purchase of stores, etc. are considered in the cost statement."*

(c) Analysis:

- (i) In the March 2015 Order, for the reasons elaborately stated, the net of foreign exchange loss of ₹20.96 lakhs in the year 2011-12, ₹992.68 in the year 2013-14 and net foreign exchange gain of ₹61.98 lakhs in the year 2012-13 was not allowed in the analysis of the past period performance for the years 2011-12 to 2013-14.
- (ii) As regards Accounting Standards (AS) 11 relating to accounting of foreign currencies transactions followed by VCTPL, it is relevant to state that even during the processing of the general revision Order which culminated into the March 2015 Order, the VCTPL had referred to the said AS and had stated that foreign currencies transactions are recorded at the exchange rates prevailing on the date of transaction. The loss or gain arises (1) on the date of making the payment or, (2) on the outstanding amount as on 31<sup>st</sup> March which is translated on that day's exchange rate. As regard the point made by VCTPL that gain or loss is shown in the Profit & Loss A/c as per Indian Accounting Standard 11 it is to state that criteria for fixation of tariff is different from the accounting treatment followed by the VCTPL. As admitted by the VCTPL, Note 9 to Form – 3A of the Tariff Filing Forms for Private Terminal operator provides for admittance of loss, if any, on repayment of foreign currency loan due to exchange rate fluctuation if there is actual payment during the corresponding year.
- (iii) It is appropriate to reiterate the position stated in the Order of March 2005 that foreign exchange gain/ loss arising on account of actual transaction and for actual payment are captured in the cost statement for the purpose of tariff determination process. Only the foreign exchange gain or loss arising on account of restatement of loan / assets / expenses are not considered while determining the tariff, as it does not involve actual transaction or actual payment.
- (iv) The foreign exchange gain / loss disallowed by this Authority are restatement of buyers credit, Forward Contract cancellation. With reference to review of this item, the VCTPL was specifically requested to establish that each of the foreign exchange gain / loss is on account of actual transaction and actual payments done by the VCTPL for the actual transaction in the relevant financial year.
- (v) The VCTPL has in its review application stated that all items exhibited in the table brought out at 13.2 (ii) (a) (iv) above, except the items (6) i.e. restatement of Foreign Currency – Buyer's Credit, item (7) i.e. restatement – FCNR loan and items (8) –Forward Contract Cancellation are 1 in May 2014 and June 2014. The matter of review referred by the VCTPL is with reference to the foreign exchange gain/ loss disallowed in the past period analysis for the years 2011-12 to 2013-14. Hence, the said forex loss relating to the year 2014-15 is not found relevant in the current exercise.
- (vi) As regards the details of Foreign Currency Buyers Credit outstanding as on 31 March 2015 to be repaid before March 2017 which is brought at para 13.2 (ii) (a) (iv) above, the VCTPL itself has stated that it has not made the actual payments.

(viii) Thus, in short the VCTPL has not established in the review application that it has made actual payments in respect of foreign exchange gain/ loss items disallowed in the March 2015 Order during the relevant financial years i.e. 2011-12 to 2013-14. The foreign exchange gain or loss arising on account of restatement of loan / assets / expenses are not considered while determining the tariff. The VCTPL in the review application has not pointed out any error as such in the March 2015 Order in this regard calling for any review on this aspect. As such review is not warranted on this item.

(ix) As regard the point made by the VCTPL that non consideration of foreign exchange loss will entail huge losses in the next tariff cycle and burden the trade, it is to state that the matter can be examined only at that point of time based on actual transaction / payment then to be reported. It is not appropriate to capture the exchange loss likely to occur in the future period in the existing tariff.

(iii) **Consequent to request for review of items at (i) and (ii) above, past period surplus assessed by this Authority at ₹11.45 crores needs to be reassessed.**

(a) Submissions made by VCTPL:  
The VCTPL has requested to review the past period surplus assessed by this Authority at ₹11.45 crores for the years 2011-12 to 2013-14 in view of points made by it at (i) and (ii) above.

(b) The relevant extract of Order dated 21 March, 2015 from Para 10 (xi) (b)](v) to (ix) is reproduced below:

“(v) As per the cost statement prepared by us, the VCTPL has earned surplus of ₹ 2629.78 lakhs, ₹2117.93 lakhs and ₹2340.59 lakhs before return which aggregates to average surplus of ₹2362.77 lakhs for the years 2011-12 to 2013-14. The average return earned on the average capital employed thus works out to 23.1%, as shown in the following table:

	(₹ in lakhs)			
<i>Particulars</i>	<i>2011-12</i>	<i>2012-13</i>	<i>2013-14</i>	<i>Average</i>
<i>Actual Surplus before return earned by VCTPL</i>	<b>2,629.78</b>	<b>2,117.93</b>	<b>2,340.59</b>	<b>2,362.77</b>
<i>Actual Capital Employed</i>	5,651.54	13,041.93	11,964.29	<b>10,219.25</b>
<i>Actual Return earned on capital employed</i>	46.5%	16.2%	19.6%	23.1%

(vi) It can be seen from the above analysis that the variation in the physical parameter i.e. actual traffic handled and financial performance in terms of operating income are more than +20%. Further, as per the above table, the VCTPL has earned average return of 23.1% on the capital employed as against 16% return allowed in the last tariff Order.

As per clause 2.13 of the tariff guidelines, if review of actual physical and financial performance for the previous tariff cycle shows the variation of more than + or - 20%, then 50% of such accrued benefit / loss has to be adjusted in the next tariff cycle. Hence there is a case to adjust the past surplus in the current tariff cycle of VCTPL, as per the tariff guidelines of 2005.

(vii) Before considering adjustment of additional surplus for the past period, it is relevant to deal with a decision taken by this Authority in the October 2011 Order. During the last tariff revision there was some element of doubt on the presumption/ estimates furnished by the VCTPL as regards the income from Non Container Vessel (NCV). As brought out in para 12(vii)(b) of the said Order based on the submissions then made by the VCTPL that it anticipated

*a significant fall in income from this source in future years, this Authority relied upon income from NCV as estimated by VCTPL subject to the condition that if any positive variation is found in actual vis-à-vis the estimated NCV income, such accrual will be set off fully in the next tariff review.*

Thus, while reviewing the actuals vis-à-vis the estimates, it is observed that as against estimated income from NCV at ₹30 lakhs per annum i.e. aggregating to ₹90 lakhs, the actual aggregated income earned by the VCTPL for the corresponding period is ₹287.41 lakhs. The variation in absolute terms is ₹197.41 lakhs positive i.e. VCTPL has earned ₹197.41 lakhs higher than the estimates and in terms of percentage it works out to 219.34%. In view of the above, in line with the decision of this Authority, the additional income earned by VCTPL over estimates level i.e. ₹197.41 lakhs is fully set off in the current tariff cycle. Since, a decision to finally adjust the additional income has been already taken on the ground of doubts on the estimation of VCTPL which ultimately is proved correct, this Authority is not in a position to accede to the request of VCTPL to consider only 50% for set off.

(viii) *Now coming to the adjustment of the additional surplus assessed for past period 2011-12 to 2013-14. It is relevant here to note that since the additional income from NCV already captured for the years 2011-12 to 2013-14, the balance actual additional surplus after excluding the NVC related income is considered for set off to the extent of 50%, as per provisions of the tariff guidelines of 2005. To summarise, the surplus (after permissible return) for the years 2011-12 to 2013-14 that is being considered for adjustment in the current tariff cycle is as follows:*

(₹ in lakhs)

<b>Particulars</b>	<b>₹ in lakhs</b>	<b>To be set off</b>	<b>Considered for adjustment</b>
Additional Income from NCV ('287.41 lakhs – ₹90 lakhs)	197.41	100%	197.41
Total actual Additional Surplus assessed for the years 2011-12 to 2013-14 less the income from NCV (₹2183.06 lakhs – ₹287.41 lakhs)	1895.65	50%	947.82
<i>Total additional surplus to be considered for setoff</i>			<b>1145.23</b>

(ix) *Thus, the actual surplus of ₹1145.23 lakhs earned by VCTPL over and above the admissible cost and permissible return during the years 2011-12 to 2013-14 is to be adjusted in the future tariff. In the tariff cases of few other private terminals like the Gateway Terminals of India Limited (GTIPL), Chennai Container Terminal Private Limited (CCTPL), TM International Logistics Limited (TMILL) and in the recent case of the South West Port Limited etc., where significant amount of past surplus arose for adjustment and where there was a case for reduction in their existing tariff, this Authority, in order to smoothen the fluctuation in the tariff and to avoid the artificial reduction in tariff in one cycle, has considered to adjust such past surplus over five years period.*

*In the instant case, as can be seen as we progress further with the analysis, the cost position, for the future period reflects a deficit position which necessitates upward revision of tariff over the existing level of tariff. It is not appropriate to grant increase in the tariff in the current cycle learning some part of the past surplus for adjustment in the next tariff cycle. It is, therefore, desirable to exhaust the adjustment of the assessed past surplus in this tariff cycle itself before considering tariff increase. Hence, ₹1145.23 lakhs is considered to be set off equally during the three years 2014-15 to 2016-17 in current tariff cycle."*

(c) Analysis:

(i) Consequent to modification in the income considered in the years 2011-12 to 2012-13 arising out of recognition of discounts / rebates allowed by VCTPL, the surplus assessed for the past period and considered for adjustment also stands modified as submitted by the VCTPL.

(ii) Apart from that, there is one more modification required in the surplus assessed for the past period flowing from the opinion of the AG. As per the opinion of the AG, variation in both financial and physical parameters must be taken into account for the purpose of clause 2.13 of the Tariff Guidelines 2005. If the variation in both the physical and financial parameters is more than 20%, then 20% of the surplus is to be allowed to be retained by the operator. It is only the surplus over and above the 20% that shall be shared equally i.e. 50:50 between the operator and the users. In the March, 2015 Order, the past period surplus for the preceding tariff cycle.

(iii) The cost statement showing the actual vis-à-vis estimates for the past period 2011-12 to 2013-14 attached to the Order dated March, 2015 is modified in the light of the modified income for the years 2011-12 to 2013-14 and also in view of opinion conveyed of the AG as regard adjustment of past period surplus as explained in preceding paragraphs which is attached as **Annex – I**.

(iv) A summary of the comparison of the actuals vis-à-vis the estimates considered as in the last tariff Order vis a vis the summary of the same as per the **Annex – I** is tabulated below:

**A. As given in para 10(xi) (a) of the Order dated March 2015:**

(₹ in lakhs)

Particulars	Aggregate for the years 2011-12 to 2012-13 in absolute terms (₹ in lakhs)		Variation in %
	Estimates as per tariff Order	Actuals	
Traffic (in TEUs)	5,90,000	7,43,922	26%
Operating Income	15,970.71 *	22,800.01	43%
Total Expenses	13,112.44	15,711.71	19.8%
Surplus/ deficit before Return	2,858.27	7,088.30	148%
Capital Employed (Average)	12,435.30	10,219.25	-18%
16% Return on Capital Employed for the three years 2011-12 to 2013-14	5,968.95	4,905.24	-18%
Net Surplus after ROCE (before adjustment of past surplus)	(-3,110.67)	2,183.06	
Adjustment of Past period surplus assessed in October 2011 Order	2,402.46	-	
Net Surplus after ROCE (after adjustment of past surplus)	(-708.21)	2,183.06	

\* The operating income estimates are updated to reflect the effect of tariff increase granted in tariff Order of October 2011 implemented by the VCTPL from 1 September 2012 after deployment of RMQCs and RTGCs.

**B. As per Annex I:**

	Estimates as per tariff Order of 2011	Actuals Based on the review application and taking into consideration the opinion of AG conveyed by the MOS	
Traffic (in TEUs)	5,90,000	7,43,922	26%
Operating Income	15,970.71 *	<b>21064.65</b>	32%
Total Expenses	13,112.44	15,711.71	19.8 %
Surplus/ deficit before Return	2,858.27	5352.94	87%
Capital Employed (Average)	12,435.30	10,219.25	-18%
16% Return on Capital Employed for the three years 2011-12 to 2013-14	5,968.95	4,905.24	-18%
Net Surplus after ROCE (before adjustment of past surplus)	(-)3,110.67	<b>447.70</b>	
Adjustment of Past period surplus assessed in October 2011 Order	2,402.46	-	
Net Surplus after ROCE (after adjustment of past surplus)	(-)708.21	<b>447.70</b>	

\* The operating income estimates are updated to reflect the effect of tariff increase granted in tariff Order of October 2011 implemented by the VCTPL from 1 September 2012 after deployment of RMQCs and RTGCs.

(v) As per the modified cost statement prepared by us, the VCTPL has earned surplus of ₹2,025.91 lakhs, ₹1,586.63 lakhs and ₹1,740.40 lakhs before return which aggregates to average surplus of ₹1,784.31 lakhs for the years 2011-12 to 2013-14. The average return earned on the average capital employed thus works out to 17.5%, as shown in the following table:

(₹ in lakhs)

Particulars	2011-12	2012-13	2013-14	Average
Actual Surplus before return earned by VCTPL	2,025.91	1,586.63	1,740.40	1,784.31
Actual Capital Employed	5,651.54	13,041.93	11,964.29	<b>10,219.25</b>
Actual Return earned on capital employed	35.8%	12.2%	14.5%	17.5%

(vi) As per opinion of the AG, variation in both financial and physical parameters must be taken into account for the purpose of clause 2.13 of the Tariff Guidelines 2005. If the variation in both the physical and financial parameters is more than 20%, then 20% of the surplus is to be allowed to be retained by the operator. It is only the surplus over and above the 20% that shall be shared equally i.e. 50:50 between the operator and the users.

(vii) It can be seen from the above analysis that the variation in the physical parameter i.e. actual traffic handled is more than +20%. As per the above

table, the VCTPL has earned average return of 17.5% on the capital employed as against 16% return allowed in the last tariff Order. Though the variation in terms of physical parameter i.e. traffic is more than 20%, in terms of ROCE the variation is 9.4% ([i.e. 17.5%-16%]/16%) which is found to be less than 20%.

(viii) Thus, it can be seen that based on the modified cost statement flowing from the review application, the variation of more than 20% is found only in the physical parameter i.e. traffic. The variation in the financial parameter i.e. ROCE is found to be less than 20% hence there is no case for adjustment of past period surplus flowing from clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 and AG's opinion.

(ix) In the March 2015 last Order, this Authority has, for reasons elaborately explained in para 10(xi(b)(vii) of the said Order considered adjustment of 100% of additional surplus arising from the income from Non Container Vessel (NCV). The same adjustment is considered in the current exercise. It is relevant to state that this adjustment does not flow from clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 but flows from the decision taken by this Authority in the pre-revised Order of October 2011. Since this Authority had some element of doubt on the presumption/ estimates furnished by the VCTPL as regards the income from Non Container Vessel (NCV), it was stated in para 12(vii)(b) of the said Order that based on the submissions then made by the VCTPL that it anticipated a significant fall in income from this source in future years, this Authority relied upon income from NCV as estimated by VCTPL subject to the condition that if any positive variation is found in actual vis-à-vis the estimated NCV income, such accrual will be set off fully in the next tariff review. That being so, the additional income earned by VCTPL over estimates level i.e. ₹197.41 lakhs from NCV considered for fully set off in the March 2015 Order is retained now also.

(x) In the light of the above analysis, to summarise, in the current exercise of processing the review application filed by the VCTPL and in pursuance of the opinion of the AG conveyed by the MOS ₹197.41 lakhs is the surplus being considered for adjustment for past period 2011-12 to 2013-14 as against 1,145.23 lakhs (being ₹197.41 lakhs additional income from NCV + ₹947.82 lakhs being 50% of the past period surplus for the years 2011-13 to 2013-14) considered in the March 2015. ₹197.41 lakhs is set off equally during the three years 2014-15 to 2016-17 in line with the approach followed in the March 2015 Order.

(iv) **Error in the estimation of income from transhipment containers:**

(a) Submissions made by VCTPL

(i) The Income from Transhipment container assumed by VCTPL is 1 leg coastal and 1 leg foreign. Therefore, VCTPL has applied the approved tariff of ₹3508 (₹4,385/2 X 60% for coastal leg + ₹4,385/2 for foreign leg). Whereas, this Authority while issuing the Order, has grossed up the Transhipment tariff. Therefore, the year wise excess income estimated by this Authority are as under:

(₹ in Lakhs)

	2014-15	2015-16	2016-17
TAMP	7,271.06	8,530.75	9,042.59
VCTPL	6,965.20	8,163.53	8,645.27
<b>Excess Income</b>	<b>305.86</b>	<b>367.22</b>	<b>397.32</b>

(ii) Calculating the Transhipment income considering at the full value of scale of rates is therefore definitely an error apparent on the face of records and warrants a review from the Honorable Authority.

(b) The relevant extract of Order dated 21 March 2015 [Para 10 (xiii) (a)] is reproduced below:

*"The container operating income estimated by VCTPL in the cost statement for the years 2014-15 to 2016-17 is ₹ 7,631.20 lakhs, ₹ 8,039.20 lakhs and ₹ 8,447.13 lakhs respectively.*

*The VCTPL has furnished detailed working of income estimation based on the existing level of tariff and the traffic projections. From the workings furnished by VCTPL, it is seen that, though the income for all the items is estimated by the VCTPL at the existing tariff level, in respect of transhipment containers, the income estimates are found to have been done at rates lower than rates applicable as per the existing Scale of Rates. In our analysis, the income from transhipment container is estimated as per the existing rates prescribed in the SOR for the transhipment containers. Subject to above modification, the income estimates are considered following the approach followed by VCTPL except for estimating it on modified traffic projections. The modified container operating income considered in the cost statement for the years 2014-15 to 2016-17 are ₹7,271.06 lakhs, ₹8,530.75 lakhs and ₹ 9,042.59 lakhs respectively."*

(c) Analysis:

- (i) The VCTPL during the proceedings relating to the March 2015 Order had never stated that one leg is foreign and one leg is coastal in respect of transhipment containers. The unit rate prescribed for handling transhipment container (i.e. foreign) in the then prevailing SOR of the VCTPL prior to March 2015 Order is ₹4,385 for a 20' container and ₹ 6,577 for a 40' container.
- (ii) Since the unit rate considered by the VCTPL at ₹ 3508 for a 20' container and ₹5,262 for a 40' container was not found to be matching with the rates prescribed in the SOR, it was modified as explained in the said Order.
- (iii) In view of the clarification now furnished by the VCTPL that one leg of transhipment container is foreign and the second leg of transhipment container is coastal, there is merit in the point raised by the VCTPL warranting correction in the income estimate considered for transhipment container in the March 2015 Order.
- (iv) The income estimates for transhipment container is modified considering the unit rate prescribed in the then prevailing (pre-revised) SOR at ₹3,508 for a 20' container (i.e. 50% \* foreign rate of ₹ 4,385 + 50% of coastal rate of ₹ 2,631) for a 20' container and at ₹5,262 for a 40' container (i.e. 50% \* foreign rate of ₹ 6,577 + 50% of coastal rate of ₹ 3,946.20). Only the unit rate for transhipment container considered in the March 2015 Order is modified. No other modification is done other than this in the income estimates considered in the March 2015 Order.
- (v) The basis for the income estimates furnished by the VCTPL in the review application as the income of VCTPL at ₹ 6,965.20 lakhs, ₹ 8,163.53 lakhs and ₹ 8,645.27 lakhs remains unexplained. The VCTPL during the last general revision Order had estimated container handling income at ₹7,631.20 lakhs, ₹8,039.20 lakhs and ₹8,447.13 lakhs.
- (vi) Subject to above analysis, the modified container operating income considered in the revised cost statement for the years 2014-15 to 2016-17 are ₹ 6,965.23 lakhs, ₹ 8,171.93 lakhs and ₹ 8,662.25 lakhs respectively as against ₹7,271.06 lakhs, ₹8,530.75 lakhs and ₹ 9,042.59 lakhs respectively

considered by this Authority in the March 2015 on account of correction in the unit rate of transhipment container for reasons pointed out by the VCTPL in the review application.

(v) **Rounding off of tariff in SOR**

(a) **Submission by VCTPL:**

The tariff has been prescribed with decimals in the SOR. It is requested to round off the tariff for all practical purpose.

(b) **Analysis:**

- (i) The request of VCTPL is to round off the tariff for practical purposes instead of prescribing it in decimals.
- (ii). The request of VCTPL is accepted. Accordingly, the tariff in the revised SOR is rounded off to next rupee if decimal figure is more than 0.50 paise.

(vi) **Past losses of ₹ 4465.54 lakhs for FY 2003-04 to 2006-07**

(a) **Submissions made by VCTPL**

In the pre-revised tariff Order passed by this Authority, past losses of ₹ 4,465.54 lakhs (as per TAMP Order) for the years 2003-04 to 2006-07 incurred by the terminal was ignored by this Authority without carrying forward and adjusting in the subsequent tariff cycle.

(b) **Analysis:**

- (i) The current exercise is limited to review the tariff Order of March 2015.
- (ii) For adjustment of past period surplus, the VCTPL and this Authority are governed by clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005. As per clause 2.13 of the ibid guidelines, the review of the past period surplus has to be done with reference actuals vis a vis the estimates of the immediate previous Order i.e. of October 2011. The estimates considered in the October 2011 Order pertained to the years 2011-12 to 2013-14 which has been reviewed for the purpose of physical and financial performance of VCTPL in the March 2015 Order. The same has been further reviewed in view of the current review application filed by the VCTPL as explained above.
- (iii) After the announcement of March 2005 Guidelines, this Authority during each tariff revision of VCTPL has reviewed the actuals vis a vis estimates under clause 2.13 at the Tariff Guidelines 2005 while revising the tariff of VCTPL. Therefore, the point made by the VCTPL about losses for the past years 2003-04 to 2006-07 does not merit consideration in the current exercise.

(vii) **Adjustment of 100% additional surplus of ₹300.84 lakhs relating to the year 2007-08:**

(a) **Submissions made by VCTPL in its review application**

This Authority in the last tariff Order of 11 October 2011 had adjusted 100% additional surplus i.e. ₹300.84 lakhs relating to the year 2007-08. It is requested to consider 50% of the past surplus adjustment as against 100% adjusted by this Authority.

(b) **Analysis:**

- (i) The reference drawn by VCTPL to the Order dated 11 October 2011 in the said review item is found to be incorrect.

- (ii) The above matter referred by the VCTPL is related to July 2009 Order. For the reasons stated in the para 10 (xx) (b) and (c) of the July 2009 Order, the additional 100% surplus assessed for the year 2007-08 was setoff equally over the years 2008-09 to 2010-11.
- (iii) The current exercise is limited to review the tariff Order of March 2015. Hence the point made by the VCTPL to review this item pertaining to 2009 Tariff Order is not found to merit any consideration.

14.1. The cost statement giving the consolidated position considered in the tariff Order of March 2015 is modified in light of the above analysis and attached as **Annex-II**. The summary of the cost position reflected in the cost statement at the tariff level prevailing prior to the March 2015 Order is summarized below:

Particulars	2014-15	2015-16	2016-17	Total
Operating Income	7876.03	9238.12	9791.18	26905.33
Net Surplus / deficit	(-)624.62	(-)417.72	(-)1995.43	(-)3037.77
Net Surplus / deficit as a percentage of Operating Income	(-)7.93%	(-)4.52%	(-)20.38%	(-)10.94%

The above table depicts a total deficit of `3037.77 lakhs for the years 2014-15 to 2016-17 at the tariff level prevailing prior to March 2015 Order.

14.2. The VCTPL had in the last tariff revision which culminated in March 2015 Order had proposed a 28.09% increase in all tariff items and 15.16% reduction in the handling charges of transhipment containers.

14.3. The Cost statement attached to the March 2015 Order showed a marginal deficit of ₹2.85 lakhs in the year 2014-15 and revenue surplus position to the tune of ₹ 257.04 lakhs in the year 2015-16. This Authority in the said Order observed that for the year 2016-17, there is revenue deficit to the tune of ₹1299.15 lakhs mainly on account of additions proposed by VCTPL to the gross block in the year 2016-17. After adjusting the surplus position of ₹234.18 lakhs for the years 2014-15 and 2015-16, this Authority granted a tariff hike of 13.10% to bridge the total deficit of `1044.96 lakhs from 1 April 2016 for all the tariff items in Section I and II except for transhipment containers prescribed in Section 1.2. For Transhipment containers, this Authority had approved 15.16% reduction effective from 1 April 2016, as proposed by the VCTPL.

14.4. Based on the analysis of the review application filed by the VCTPL and in pursuance of the opinion of AG communicated by the MOS, it is seen from the above table that there is a deficit of ₹624.62 lakhs in the year 2014-15 and ₹ 417.72 lakhs in the year 2015-16 aggregating to ₹ 1042.34 lakhs. Hence, the tariff increase is warranted to meet the deficit of ₹ 1042.34 lakhs. The deficit relating to 2016-17 reflected in the cost statement is discussed in the subsequent paragraphs.

14.5. By the time the Order approved by this Authority comes into effect, it is expected to be around May 2016. Hence, the tariff increase to be granted except for Transhipment containers so as to meet the deficit of ₹ 1042.34 lakhs will be for a period of 11 months i.e., May 2016 to March 2017 for the current tariff cycle is computed as follows:

Particulars	Amount (₹ in Lakhs)
1. Estimated Net Deficit for the year 2014-15	<b>-624.62</b>
2. Estimated Net Deficit for the year 2015-16	<b>-417.72</b>
3. Total Net Deficit (1+2)	<b>-1042.34</b>
4. Total income estimated for the year 2016-17	9791.18
5. Exclude modified income estimated from transhipment container	1521.52

income for 2016-17 at the tariff prevailing prior to March 2015 Order		
6. Total income excluding income from Transhipment container (4-5)	8269.66	
7. Total income excluding income from Transhipment container for 11 months in 2016-17 (as the order will be effective from 01 May 2016) (Col No.6/12 months*11 months)		7580.52
<b>The Tariff increase granted in all tariff items other than transhipment container from 1 May 2016</b>		<b>13.75%</b>

14.6. Thus, as per the above table, the VCTPL is granted 13.75% increase in all the tariff items excluding transhipment container. For Transhipment container, reduction of 15.16% as proposed by the VCTPL granted in the March 2015 Order is retained for the reasons stated in the said Order.

14.7. As regard the year 2016-17, the deficit reflected in the cost statement is ₹1995.43 lakhs. As stated in the last Order, this deficit is mainly on account of additions proposed by VCTPL to the gross block in the year 2016-17 which amongst other items includes investment of ₹7113.61 lakhs for procurement of 4 new RTGCs including replacement of 2 old RTGCS and replacement of 1 old RMQC with one number of new RMQC in the year 2016-17. Thus, apart from 13.75% increase granted to meet the deficit of 2014-15 and 2015-16, there is a need to grant tariff increase to meet the deficit of 2016-17 subject to the VCTPL deploying 4 new RTGCs including replacement of 2 old RTGCS and replacement of 1 old RMQC with one number of new RMQC in the year 2016-17. While arriving at the tariff increase for this purpose which is made effective from 1 May 2016, the tariff increase of 13.10% granted by this Authority from 1 April 2016 in the March 2015 Order which was linked to deployment of additional equipment by VCTPL has been captured for the month of April 2016. Accordingly, the tariff increase to be granted to meet the deficit of ₹1995.43 lakhs for the year 2016-17 subject to VCTPL deploying 4 new RTGCs including replacement of 2 old RTGCS and replacement of 1 old RMQC with one number of new RMQC by 1 April 2016 is as follows:

Particulars	Amount (₹ in Lakhs)	Amount (₹ in Lakhs)
1. Estimated Net Deficit for the year 2016-17		-1995.43
2. Increase to be granted subject to investments by VCTPL:		
(i). Total income estimated for the year 2016-17	9791.18	
(ii). Exclude modified income estimated from transhipment container income for 2016-17 at the tariff prevailing prior to March 2015 Order	1521.52	
(iii). Total income excluding income from Transhipment container (i-ii)	8269.66	
3. Impact of increase granted in tariff Order No. TAMP/65/2013-VCTPL @ 13.10% for the month of April 2016 assuming that VCTPL has deployed 4 new RTGCs including replacement of 2 old RTGCS and replacement of 1 RMQC with new RMQC as proposed by VCTPL	87.76	87.76
4. Estimated Net Deficit for the year 2016-17 to be recovered in 11 Months (1-3)		-1907.67
5. Total income estimated for the year 2016-17 excluding income from transhipment containers	8269.66	
6. Total income estimated for 11 months in 2016-17 (as the order is made effective from 01.05.2016) (Rs.8269.66 cores/12*11 months)	7580.52	7580.52
7. The Tariff increase to be granted in all tariff items other than transhipment container in addition to 13.75% from 1 May 2016		25.16%
Rounded off to		25%

14.8. Thus, as per the above table, the VCTPL is granted 25% increase for all the tariff items excluding transhipment container instead of 13.10% increase granted in the March 2015 Order from 1.4.2016 subject to

VCTPL deploying 4 new RTGCs including replacement of 2 old RTGCS and replacement of 1 old RMQC with one number of new RMQC by 1 April 2016. In other words, the tariff increase of 25% will become effective only from the date of commissioning of the 4 new RTGCs and 1 RMQC or 1 May 2016 whichever is later. A suitable note to that effect is incorporated in its SOR. As stated earlier, for Transhipment container, reduction of 15.16% as proposed by the VCTPL granted in the March 2015 Order is retained for the reasons stated in the said Order effective from 1 April 2016. In the revised SOR, the reduced rate applicable for transhipment container is prescribed. Hence the existing note (viii) under general terms and condition prescribed in the existing Scale of Rates prescribing 13.10% increase is suitably modified to that extent.

14.9. Ordinarily the rates approved by this Authority come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India. In the instant case recognising that, the VCTPL is in deficit and the upward revision to be granted is for truncated period of the year 2016-17 remaining in this tariff cycle and also recognising that the tariff increase is arrived assuming the increase will be effective from 1 May 2016, the revised Scale of Rates approved in the Order is made effective from 1 May 2016. The actual financial and physical performance will be reviewed following the applicable tariff guidelines during the next tariff revision, which is due from 1 April 2017.

14.10. It is relevant to state here that this Authority in view of the clarification sought by the V.O. Chidambarnar Port Trust regarding levy of concessional charges for coastal cargo / container has passed an Order No TAMP/53/2015-VOCPT dated 29 September 2015 based on the recommendations of Directorate General of Shipping. The provisions approved in the said Order were further amended vide Order No. TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015. The said Order passed is for common adoption by all the Major Port Trusts and the concerned BOT operators in whose Scale of Rates the relevant conditions are prescribed. That being so, the relevant note No (i) under 2. General Terms and Conditions prescribed in the existing Scale of Rates of the VCTPL are replaced with the modified provisions approved by this Authority vide Order dated 26 November 2015 at SI No (i) and (ii), and the subsequent notes (ii) to (viii) are renumbered as (iii) to (ix).

14.11. The MOS vide its letter No. PD/14033/101/2015-PD.V dated 3 February 2016 has issued directions relating to prescription of lower charges for cargo & vessels related services as well as special discount in port charges for the services rendered after regular hours by the Major Port Trusts and BOT Operators operating thereat. In this regard, this Authority has passed a common adoption Order no. TAMP/14/2016-Misc dated 9 February 2016 directing all Major Port Trust and BOT operators including VCTPL to amend their existing SOR accordingly. That being so, the note prescribed in the said Order is incorporated as note (x) in the revised Scale of Rates.

15.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of VCTPL attached as **Annex- III**.

15.2. The revised Scale of Rates will come into effect from 1 May 2016 and shall be in force till 31 March 2017 as prescribed in the March 2015 Order. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./143/16(41)]

Annex - I

**VISAKHA CONTAINER TERMINAL PRIVATE LIMITED**  
**ANALYSIS OF PERFORMANCE OF VCTPL FOR THE YEARS 2011-12 TO 2013-14 BASED ON ACTUALS VIS-A-VIS ESTIMATES BASED ON THE REVIEW APPLICATION**  
**FILED BY THE VCTPL AND OPINION OF THE ATTORNEY GENERAL CONVEYED BY THE MINISTRY OF SHIPPING**

Sr. No.	Particulars	Estimates in the tariff Order of October 2011				Actuals modified by TAMP in March 2015 Order				% Variation	Actuals modified by TAMP based on the Review Application filed by VCTPL and AG's Opinion				% Variation	
		2011-12	2012-13	2013-14	Total	2011-12	2012-13	2013-14	Total		2011-12	2012-13	2013-14	Total		
		Traffic (In TEUs)	170000	195000	2,25,000	5,90,000	2,34,697	2,47,134	2,62,091	7,43,922	26%	2,34,697	2,47,134	2,62,091	7,43,922	26%
	<b>I</b>	<b>Total Operating Income</b>														
		Container handling income	4054.46	4932.95	5959.10	14,946.52	5,539.13	6,643.19	7,604.83	19,787.15	32%	4,935.25	6,111.89	7,004.64	18,051.78	21%
		Others	272.90	334.59	416.70	1,024.19	1,286.99	842.89	882.99	3,012.87	194%	1,286.99	842.89	882.99	3,012.87	194%
		<b>Total</b>	<b>4,327.36</b>	<b>5,267.54</b>	<b>6,375.80</b>	<b>15,970.71</b>	<b>6,826.11</b>	<b>7,486.08</b>	<b>8,487.82</b>	<b>22,800.01</b>	<b>43%</b>	<b>6,222.24</b>	<b>6,954.78</b>	<b>7,887.63</b>	<b>21,064.65</b>	<b>32%</b>

II	Operating Costs (excluding depreciation)														
	Operating & Direct Labour	294.04	331.37	372.12	997.54	189.03	253.85	291.24	734.13		189.03	253.85	291.24	734.13	
	Maintenance Labour	178.83	198.86	230.30	607.99	214.21	285.16	340.25	839.62		214.21	285.16	340.25	839.62	
	Equipment Running Costs	736.67	981.21	1111.54	2,829.42	902.98	1,056.71	1,133.22	3,092.91		902.98	1,056.71	1,133.22	3,092.91	
	Royalty / revenue share	145.78	191.10	344.54	681.42	222.01	242.19	403.74	867.95		222.01	242.19	403.74	867.95	
	Equipment Hire	587.47	488.04	563.12	1,638.62	817.06	692.55	698.02	2,207.63		817.06	692.55	698.02	2,207.63	
	Lease Rentals	78.71	78.71	236.12	84.96	92.73	88.07	265.76			84.96	92.73	88.07	265.76	
	Insurance	64.35	142.25	153.53	360.13	46.06	67.71	80.81	194.57		46.06	67.71	80.81	194.57	
	Other expenses	282.09	330.29	390.48	1,002.86	332.64	350.37	411.14	1,094.15		332.64	350.37	411.14	1,094.15	
	Technical Service Fee	15.70	15.70	15.70	47.09	15.70	15.70	15.70	47.09		15.70	15.70	15.70	47.09	
	Effect of Efficiency gain achieved in power cost considered		2.75	6.76		-	-	-	-		-	-	-	-	
	<b>Total</b>	<b>2,385.38</b>	<b>2,759.77</b>	<b>3,262.79</b>	<b>8,407.94</b>	<b>2,824.65</b>	<b>3,056.96</b>	<b>3,462.18</b>	<b>9,343.80</b>	<b>11%</b>	<b>2,824.65</b>	<b>3,056.96</b>	<b>3,462.18</b>	<b>9,343.80</b>	<b>11%</b>
III	Depreciation	779.64	1,292.51	1,036.99	3,109.14	628.91	1,316.12	1,508.83	3,453.86	11%	628.91	1,316.12	1,508.83	3,453.86	11%
IV	Overheads														
	Management & Administration overheads	469.99	498.19	528.08	1,496.27	722.04	968.78	1,139.64	2,830.47		722.04	968.78	1,139.64	2,830.47	
	Preliminary expenses & Upfront Payment write-off	12.53	12.53	12.53	37.59	12.53	12.53	12.53	37.58		12.53	12.53	12.53	37.58	
	<b>Total</b>	<b>482.52</b>	<b>510.72</b>	<b>540.61</b>	<b>1,533.85</b>	<b>734.57</b>	<b>981.30</b>	<b>1,152.17</b>	<b>2,868.04</b>	<b>87%</b>	<b>734.57</b>	<b>981.30</b>	<b>1,152.17</b>	<b>2,868.04</b>	<b>87%</b>
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) – (IV)	679.82	704.54	1,535.41	2,919.77	2,637.98	2,131.69	2,364.64	7,134.31	144%	2,034.11	1,600.39	1,764.45	5,398.95	85%
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)														
	Others	19.80	21.78	23.96	65.54	26.26	31.94	57.80	116.00		26.26	31.94	57.80	116.00	
	<b>Total</b>	<b>19.80</b>	<b>21.78</b>	<b>23.96</b>	<b>65.54</b>	<b>26.26</b>	<b>31.94</b>	<b>57.80</b>	<b>116.00</b>	<b>77%</b>	<b>26.26</b>	<b>31.94</b>	<b>57.80</b>	<b>116.00</b>	<b>77%</b>
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)														
	Contribution of Provident Fund	36.83	41.86	48.35	127.04	34.46	45.71	81.85	162.02		34.46	45.71	81.85	162.02	
	<b>Total</b>	<b>36.83</b>	<b>41.86</b>	<b>48.35</b>	<b>127.04</b>	<b>34.46</b>	<b>45.71</b>	<b>81.85</b>	<b>162.02</b>	<b>28%</b>	<b>34.46</b>	<b>45.71</b>	<b>81.85</b>	<b>162.02</b>	<b>28%</b>
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	(17.03)	(20.08)	(24.39)	(61.50)	(8.20)	(13.77)	(24.05)	(46.02)		(8.20)	(13.77)	(24.05)	(46.02)	
IX	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)	662.79	684.46	1,511.02	2,858.27	2,629.78	2,117.93	2,340.59	7,088.30	148%	2,025.91	1,586.63	1,740.40	5,352.94	87%
X	Capital Employed	13027.11	11935.14	12343.67	12,435.30	5,651.54	13,041.93	11,964.29	10,219.25	-18%	5,651.54	13,041.93	11,964.29	10,219.25	-18%
XI	Return on Capital Employed (@ 16%)	2084.34	1909.62	1974.99	1989.65	904.25	2086.71	1914.29	4,905.24	147%	904.25	2086.71	1914.29	4,905.24	147%
XII	Capacity Utilization	62.47%	71.66%	82.68%	72%	94.45%	69.81%	74.04%	79.43%	10%	94.45%	69.81%	74.04%	79%	10%
XIII	ROCE adjusted for capacity utilization	2084.34	1909.62	1974.99	5,968.95	904.25	2,086.71	1,914.29	4,905.24	-18%	904.25	2,086.71	1,914.29	4,905.24	-18%
XIV	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	(1,421.55)	(1,225.16)	(463.96)	(3,110.67)	1,725.54	31.23	426.31	2,183.08	-170%	1,121.67	(500.08)	(173.89)	447.70	-114%
XV	Past period surplus for the period 2008-09 to 2010-11 accrued to VCTPL as assesed in 11 October 2011 order														
XVI	Set off of past period surplus for the period 2011-12 to 2013-14 accrued to VCTPL as per TAMP calculation	800.82	800.82	800.82	2,402.46	-	-	-	-		0.00	0.00	0.00	-	
XVII	Total Net Surplus/ Deficit	(620.73)	(424.34)	336.86	(708.21)	1,725.54	31.23	426.31	2,183.08	-408%	1,121.67	(500.08)	(173.89)	447.70	-163%

**Adjustment of  
past surplus**

Particulars	Actuals modified by TAMP in March 2015 Order					Actuals modified by TAMP based on the Review Application filed by VCTPL and AG's Opinion				
	Estimates for the years 2011-12 to 2013-14 in the last tariff Order	Actuals for the years 2011-12 to 2013-14	Actual additional surplus	To be set off in %	To be set off during the current tariff cycle	Estimates for the years 2011-12 to 2013-14 in the last tariff Order	Actuals for the years 2011-12 to 2013-14	Actual additional surplus	To be set off in %	To be set off during the current tariff cycle
Actual Additional income from Non Container Vessels (NCV)	90.00	287.41	197.41	100%	197.41	90.00	287.41	197.41	100%	197.41
Total additional Surplus/ deficit for the years 2011-12 to 2013-14	-708.21	2183.08				-708.21	447.70			
Total net Surplus/ deficit excluding the NCV income	-798.21	1895.67	1895.67	50%	947.83	-798.21	160.29	160.29	0%	0.00
<b>Total surplus</b>	<b>-1416.42</b>	<b>4366.16</b>	<b>2093.08</b>		<b>1145.24</b>	<b>-1416.42</b>	<b>895.41</b>	<b>357.70</b>		<b>197.41</b>

## ANNEX - II

**VISAKHA CONTAINER TERMINAL PRIVATE LIMITED**  
Consolidated Income & Cost statement for the Private Terminal

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates considered by TAMP in March 2015 Order				Estimates considered by TAMP in March 2015 Order modified based on the Review Application and AG's opinion				₹ in Lakhs	
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	Total	2014-15	2015-16	2016-17	Total		
	<b>Traffic (In TEUs)</b>	<b>234697</b>	<b>247134</b>	<b>2,62,091</b>	<b>2,51,000</b>	<b>2,94,485</b>	<b>3,12,154</b>	<b>8,57,639</b>	<b>2,51,000</b>	<b>2,94,485</b>	<b>3,12,154</b>	<b>8,57,639</b>		
	<b>Optimal Capacity</b>	248500	354000	354000	413000	413000		12,21,500	3,95,500	413000	413000	12,21,500		
<b>I</b>	<b>Total Operating Income</b>													
	Container handling income	4,935.25	6,111.89	7,004.64	7271.06	8530.75	9042.59	24,844	6965.23	8171.93	8662.25	23,799.41		
	Others	1,286.99	842.89	882.99	910.80	1066.18	1128.93	3,106	910.80	1066.18	1128.93	3,105.92		
	<b>Total</b>	<b>6,222.24</b>	<b>6,954.78</b>	<b>7,887.63</b>	<b>8181.86</b>	<b>9596.93</b>	<b>10171.52</b>	<b>27,950.31</b>	<b>7876.03</b>	<b>9238.12</b>	<b>9791.18</b>	<b>26,905.33</b>		
<b>II</b>	<b>Operating Costs (excluding depreciation)</b>													
	Operating & Direct Labour	189.03	253.85	291.24	308.72	327.24	346.88	983	308.72	327.24	346.88	982.83		
	Maintenance Labour	214.21	285.16	340.25	360.85	382.26	405.24	1,148	360.85	382.26	405.24	1,148.36		
	Equipment Running Costs	902.98	1,056.71	1,133.22	1262.93	1450.94	1656.22	4,370	1262.93	1450.94	1656.22	4,370.10		
	Royalty / revenue share	222.01	242.19	403.74	430.47	667.38	764.78	1,863	430.47	667.38	764.78	1,862.62		
	Equipment Hire	817.06	692.55	698.02	712.49	831.87	920.99	2,465	712.49	831.87	920.99	2,465.35		
	Lease Rentals payable	84.96	92.73	88.07	85.90	85.90	85.90	258	85.90	85.90	85.90	257.71		
	Insurance	46.06	67.71	80.81	93.46	113.71	157.95	365	93.46	113.71	157.95	365.12		
	Other expenses	332.64	350.37	411.14	431.27	473.17	512.27	1,417	431.27	473.17	512.27	1,416.72		
	Technical Service Fee	15.70	15.70	15.70	23.65	23.65	23.65	71	23.65	23.65	23.65	70.96		
	<b>Total</b>	<b>2,824.65</b>	<b>3,056.96</b>	<b>3,462.18</b>	<b>3,709.75</b>	<b>4,356.14</b>	<b>4,873.88</b>	<b>12,940</b>	<b>3,709.75</b>	<b>4,356.14</b>	<b>4,873.88</b>	<b>12,939.77</b>		
<b>III</b>	<b>Depreciation</b>	<b>628.91</b>	<b>1,316.12</b>	<b>1,508.83</b>	<b>1,694.58</b>	<b>1,969.22</b>	<b>2,737.28</b>	<b>6,401</b>	<b>1694.58</b>	<b>1969.22</b>	<b>2737.28</b>	<b>6,401.09</b>		
<b>IV</b>	<b>Overheads</b>													
	Management & Administration overheads	722.04	968.78	1,139.64	1206.26	1278.64	1355.35	3,840	1206.26	1278.64	1355.35	3,840.25		
	Preliminary expenses & Upfront Payment write-off	12.53	12.53	12.53	12.53	12.53	12.53	38	12.53	12.53	12.53	37.58		
	<b>Total</b>	<b>734.57</b>	<b>981.30</b>	<b>1,152.17</b>	<b>1,218.79</b>	<b>1,291.16</b>	<b>1,367.88</b>	<b>3,877.83</b>	<b>1,218.79</b>	<b>1,291.16</b>	<b>1,367.88</b>	<b>3,877.83</b>		
<b>V</b>	<b>Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)</b>	<b>2,034.11</b>	<b>1,600.39</b>	<b>1,764.45</b>	<b>1,558.74</b>	<b>1,980.41</b>	<b>1,192.47</b>	<b>4,732</b>	<b>1,252.91</b>	<b>1,621.60</b>	<b>812.13</b>	<b>3,686.64</b>		
<b>VI</b>	<b>Finance &amp; Miscellaneous Income (FMI)</b>													
	Others	26.26	31.94	57.80	25.00	25.00	25.00	75	25.00	25.00	25.00	75.00		
	<b>Total</b>	<b>26.26</b>	<b>31.94</b>	<b>57.80</b>	<b>25.00</b>	<b>25.00</b>	<b>25.00</b>	<b>75</b>	<b>25.00</b>	<b>25.00</b>	<b>25.00</b>	<b>75.00</b>		

VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)										
	Contribution to Provident Fund	34.46	45.71	81.85	86.77	91.97	97.49	276	86.77	91.97	97.49
	<b>Total</b>	<b>34.46</b>	<b>45.71</b>	<b>81.85</b>	<b>90.04</b>	<b>99.04</b>	<b>108.95</b>	<b>298</b>	<b>90.04</b>	<b>99.04</b>	<b>108.95</b>
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	(8.20)	(13.77)	(24.05)	(65.04)	(74.04)	(83.95)	(223.03)	(65.04)	(74.04)	(83.95)
IX	<b>Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)</b>	<b>2,025.91</b>	<b>1,586.63</b>	<b>1,740.40</b>	<b>1,493.70</b>	<b>1,906.37</b>	<b>1,108.52</b>	<b>4,508.59</b>	<b>1,187.87</b>	<b>1,547.55</b>	<b>728.18</b>
X	Capital Employed	5,651.54	13,041.93	11,964.29	11729.23	12681.61	17419.66	13,943.50	11729.23	12681.61	17419.66
XI	Return on Capital Employed @ 16%	904.25	2086.71	1914.29	1876.68	2029.06	2787.15	6692.88	1876.68	2029.06	2787.15
XII	Capacity Utilization	94.45%	69.81%	74.04%	63.46%	71.30%	75.58%	70%	63.46%	71.30%	75.58%
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	904.25	2086.71	1914.29	1876.68	2029.06	2787.15	6,692.88	1876.68	2029.06	2787.15
XIV	<b>Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	<b>1121.66</b>	<b>-500.08</b>	<b>-173.89</b>	<b>-382.97</b>	<b>-122.69</b>	<b>-1678.62</b>	<b>(2,184.29)</b>	<b>-688.80</b>	<b>-481.50</b>	<b>-2058.96</b>
XV	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I in %)</b>	-	-	-	-4.68%	-1.28%	-16.50%	-7.49%	-8.75%	-5.21%	-21.03%
XVI	<b>Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income</b>	<b>-7.49%</b>				<b>-11.66%</b>					
XVII	<b>Cost savings due to efficiency improvement</b>				1.62	2.02	2.27	5.91	1.62	2.02	2.27
XVIII	Set off of past period surplus for the period 2011-12 to 2013-14 accrued to VCTPL as per TAMP calculation	381.74	381.74	381.74							
	Set off of past period surplus for the period 2011-12 to 2013-14 accrued to VCTPL as per Review Application and as per TAMP calculation							65.80	65.80	65.80	
XIX	<b>Total surplus/ (deficit) (XIV + XVII - XVIII)</b>	-2.85	257.04	-1299.15	(1,044.97)	-624.62	-417.72	-1995.43	(3,037.77)		
XX	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIX/I in %)</b>	-0.03%	2.68%	-12.77%	-3.38%	-7.93%	-4.52%	-20.38%	-10.94%		
XXI	<b>Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income</b>	-3.38%				-10.94%					

**Annex - III****VISAKHA CONTAINER TERMINAL PRIVATE LIMITED**  
**SCALE OF RATES****DEFINITIONS AND CONDITIONS**

This Scale of Rates sets out the charges payable to Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL) from time to time for the use of services and facilities provided by Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL).

**1. DEFINITIONS**

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i) **“Container”** means any freight container complying with all relevant prevailing ISO standards. Generally, it is designed to facilitate the carriage of goods by one or more modes without intermediate reloading; fitted with devices permitting ready handling and with unique identification numbers and markings.
- (ii) **“Per Day”** means per calendar day or part thereof.
- (iii) **“Port”** means the Visakhapatnam Port Trust (VPT) whereas “Terminal” means the Container Terminal, operated by Visakha Container Terminal Private Limited.
- (iv) **“VCTPL”** means Visakha Container Terminal Private Limited, a company incorporated in India, its successors and assigns.

- (v) "**Reefer**" means any Container for the purpose of the carriage of goods, which require refrigeration.
- (vi) "**Transhipment Container**" means container discharged from a vessel and placed in the custody of the VCTPL for the purposes of shipment on another vessel declared on a transhipment manifest and Import Advance List.
- (vii) "**Coastal Vessel**" means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India and / or having a valid coastal license issued by the Competent authority / Director General of Shipping.
- (viii) "**Foreign-going Vessel**" means any vessel other than a coastal vessel.
- (ix) "**Hazardous container**" means a Container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (x) "**Out of Gauge (OOG) Container**" means a Container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam, etc. Damaged Containers and Container requiring special devices for lifting is also classified as Out of Gauge Container.
- (xi) "**FCL**" means containers said to contain Full Container Load.
- (xii) "**ICD**" means Inland Container Depot.
- (xiii) "**LCL**" means containers said to contain less than full container load (Container having cargo of more than one importer/exporter).
- (xiv) "**Shut Out Container**" means a container, which has entered in to the terminal for export for a vessel as indicated by VIAN and is not connected to the vessel for whatsoever reason.
- (xv) "**Tonne**" means one metric Tonne of 1,000 kilograms or one cubic metre.
- (xvi) "**VIAN**" means Vessel Identification Advise Number.
- (xvii) "**ICD Container**" means containers discharged from a vessel and placed in the custody of the VCTPL for the purposes of loading on a Train, inside the Terminal. Also "**ICD Container**" means containers discharged from a Train inside Terminal and placed in the custody of the VCTPL for the purposes of shipment on a vessel.

## 2. GENERAL

- (i) (a) System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)
  - (i) A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
  - (ii) A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Specified Period Licence issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.
- (b) Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate
  - (i) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
  - (ii) In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.

(iii) For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.

(ii) Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate

(a) Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:

- (i) Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
- (ii) Not converted\* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

\*The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.

(b). In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Specified Period License issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.

(iii) All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.

(iv) (a) Users shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. Likewise, the VCTPL shall pay penal interest on delayed refunds.

(b) The rate of penal interest will be 16.75% p.a. The penal interest will apply to both the VCTPL and the users equally.

(c) The delay in refunds by the VCTPL will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.

(d) The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by the VCTPL. This provision shall, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act, 1963.

(v) A premium of, 25% will be levied in case of Hazardous cargo containers/Out of Gauge containers over the applicable handling charge.

(vi) In case of coastal containers, concession is applicable on composite box rate. The composite box rate on all coastal containers shall not exceed 60% of the corresponding charges for normal containers. In case of transhipment of coastal containers similar concession in handling charges will be allowed with reference to applicable handling charges for normal handling operation in loading or unloading cycle.

(vii) In case a vessel idles due to non-availability or breakdown of the shore based facilities of VCTPL or any other reasons attributable to the VCTPL, rebate equivalent to berth hire charges payable by that vessel to VPT which accrued during the period of idling of vessel shall be allowed by VCTPL.

(viii) User will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the VCTPL.

(ix) The rates prescribed in Section I (except Schedule 1.2) and Section II of the Scale of Rates will be revised upwards by 25% from 01 May 2016 or from the date the VCTPL commissions additional new equipment viz. 1 Rail Mounted Quay Cranes and 4 Rubber Tyred Gantry Cranes, whichever is later.

(x) In order to decongest the ports and encourage exporters / importers to utilize the port services beyond regular hours, lower charges will be levied for cargo and vessels related services as well as special discount will be offered in port charges for the services rendered after regular hours.

[This condition is incorporated in pursuance to the MOS letter No.PD/14033/101/2015-PD.V dated 3 February 2016 based on which a common adoption Order No.TAMP/14/2016-Misc dated 16 February 2016 is approved by the Authority]

### 3. APPLICATION

- (i) Import and Export rates shall apply when:
  - (a) a loaded or empty container is discharged from a vessel, eventually delivered out of VCTPL; or
  - (b) a loaded or empty container is received at VCTPL yard, eventually is shipped.
- (ii) Transhipment container rates shall apply to a loaded or empty container when it is discharged from the first carrier onto VCTPL's premises and remained in the custody of VCTPL until it is transhipped in its original status by VCTPL to a nominated second carrier.

## SECTION - I

### 1. CONTAINER OPERATIONS

#### 1.1.A. COMPOSITE RATE FOR HANDLING IMPORT AND EXPORT CONTAINERS:

(in ₹)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal
(a).	Laden Containers - Import / Export	4222	2533	6334	3800	8445	5067
(b).	Empty Containers - Import / Export	2956	1774	4434	2660	5911	3547
(c).	Transport to Rail Flat from CY or Vice Versa and Lift on/Lift off						
	- Loaded	1649	1649	2474	2474	3299	3299
	- Empty	1517	1517	2276	2276	3035	3035

#### Notes:

- (1). Services in the case of item no. (a) and (b) above include handling by quay crane and lashing/unlashing, transport between CY and quayside, lift on or off at CY, landing and loading the container from or to the trailer, data handling, processing and wharfage.
- (2). Services in the case of item no. (c) above includes transportation from CY to rail siding and loading the container on rail flat or vice versa.
- (3). Export Containers are to be delivered to VCTPL for loading at least 6 hours before berthing of the vessel.

### B. REBATES:

Rebates as follows shall be applicable to users for carrying out various operations with their own arrangements with the prior written permission of the VCTPL when the VCTPL equipment are not available for some reason.

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length		(in ₹)
		Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	
(a).	If the ship's gears are used for loading /unloading containers from ship to shore or vice versa	453	272	679	407	905	543	
(b).	If the terminal user deploys his own tractor trailer for transporting containers from quay to container yard or container yard to quay	377	226	566	340	755	453	
(c).	If the terminal user deploys his own equipment for lifting containers from the container yard to truck and vice versa	252	252	378	378	504	504	

**Note:**

- (1). No rebate will be admissible for back to town containers handled by private equipment.

**1.2. HANDLING OF TRANSHIPMENT CONTAINERS:**

Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length		(in ₹)
	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	
Laden & Empty	3720	2232	5580	3348	7440	4464	

**Notes:**

- (1). The above charges apply to the complete cycle of transhipment i.e. discharge from the first carrier to the loading onto the second carrier, including lashing/unlashing charges. Services include handling by quay crane (discharge and loading), transport between CY and quayside, lift on and off, stowage planning on vessel and yard, data handling, processing and wharfage.
- (2). A container from foreign port handling at VCTPL for subsequent transhipment to an Indian Port on a coastal voyage or vice versa would be charged 50% of the transhipment charge prescribed for foreign-going vessel and 50% of that prescribed for the coastal category.
- (3). Any transhipment container delivered out of VCTPL by road or rail shall be charged the import/ export container rate.
- (4). A shut out charge as per Schedule 1.8 shall apply:
  - if the carrier is changed after berthing of the originally nominated carrier; or
  - if the nomination is changed from a later carrier to an earlier carrier after the earlier carrier is berthed.
- (5). The vessel on which the transhipment container is to be loaded shall be declared at time of submission of the Import advance list of the vessel on which the said transhipment container is imported or else the transhipment container shall be treated as normal container for the purpose of fixing tariff.

## 1.3. LIFT ON OR LIFT OFF:

(in ₹)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal
(a).	Laden	660	660	990	990	1320	1320
(b).	Empty	528	528	792	792	1056	1056

## 1.4. HATCH COVER HANDLING FOR ONE OPERATION (both opening and closing):

(in ₹)

Sl. No.	Particulars	Foreign-going	Coastal
(a).	Without landing Hatch Cover on the quay	1663	998
(b).	With landing Hatch Cover on the quay	3325	1995

## Note:

(1). Half the rate shall be applicable if there is only one activity, i.e. either an opening or closing operation.

## 1.5. SHIFTING OF CONTAINERS WITHIN VESSEL (Restows):

(in ₹)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal
(a).	Loaded or empty Container shifted by landing and reshipping	3325	1995	4988	2993	6650	3990
(b).	Loaded or empty Container shifted without landing and reshipping	1663	998	2494	1496	3325	1995

## Note:

(1). Reefer related charges will be applicable as per Schedule 1.7.

## 1.6. INTERNAL TRANSPORTATION

(in ₹)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal
(a).	Laden and Empty	990	990	1484	1484	1979	1979

## Note:

(1). Internal Transportation Charges apply when a container is required to be moved by a trailer within VCTPL upon customer's request.

## 1.7. REEFER RELATED AND OTHER GENERAL SERVICES

(in ₹)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal
(a).	Pre Trip Inspection (PTI) (Excluding the electricity charges)	396	396	594	594	792	792
(b).	Reefer Run Test (Excluding the electricity charges)	396	396	594	594	792	792
(c).	Charges for supply of electricity (including connecting and disconnecting, monitoring at Reefer yard) per 4 hours or part thereof-	245	245	368	368	491	491

## Notes:

- (1). Services include only plugging/ unplugging and monitoring of the temperature. No maintenance will be performed on malfunctioning reefers.
- (2). PTI and Run Test of the reefer containers are optional services and shall be rendered when requested. This excludes charges for supply of power and monitoring of the reefer during the PTI/Run test. The PTI/ Run test includes checking of the working condition of reefer machinery and reporting of the condition to the customer.
- (3). These charges will be applicable for restow reefer containers also.

## 1.8. CHARGES FOR A SHUT OUT CONTAINER

Where an Export container or a Transhipment container is shut out, the following rates shall apply:

(in ₹)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
(a).	Laden	2309	3464	4618
(b).	Empty	2045	3068	4090

## Notes:

- (1). Shut out charges apply when a container is shut out by one vessel and subsequently shipped by another vessel.
- (2). The storage charges shall be levied in terms of Schedule 1.10.

## 1.9. ADDITIONAL CHARGES

(in ₹)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
1.	Direct Loading - Laden and Empty	1155	1733	2309
2.	Shifting of containers within the terminal including Lift on, Transportation , Lift off - Laden - Empty	2309 2045	3464 3068	4618 4090

3.	Container Cleaning Charges (High pressure water wash)	660	990	1320
4.	Cancellation of Document - (Per EIR)		99	
5.	One Door Open Charge (Per container)		660	
6.	Fixing / Removal of Seal (per seal)		264	
7	Fixing/ removal 'Hazardous Sticker' (per container)		264	
8.	Customs inspection within the terminal (per container)		528	
9.	Plugging/ Unplugging of Reefer Container (per container)		66	
10.	Non-Declaration/ Mis-declaration of Hazardous Container (per container)		3959	
11.	Issuance of documents per document or part thereof (maximum of 5 pages)		198	
12.	VIA Cancellation		1320	
13.	Weighment of Trailer with or without Containers/ Cargo (per weighment)		132	
14.	Delay in submission of the relevant documents beyond the prescribed time (charges are per 'document')		660	
15.	Non-Declaration/ mis-declaration of OOG Container (Rate per container)		3959	
16.	Charges for providing Gangway to Vessel per calendar day	66.00 per hour per gangway subject to maximum of 1320.00 per day per gangway Note: This is an optional service provided at the request of the user.		

**Notes:**

(1) **Direct loading** charge applies when, at the request of customers, VCTPL accepts an export container delivered to the terminal after the prescribed closing time or accepts the list of export containers that are already in CY before the cut off time but not included in the export advance list submitted before the cut off. This charge is in addition to all applicable charges in a normal export cycle.

(2) '**Shifting of container**' charges shall be applicable whenever there is a change in shipment status or container status involving actual shifting of the container or any shifting done at customer's request for any purpose including shifting for availing any other service provided by terminal. Shifting is a consolidated charge levied for lift on, transportation and lift off.

**Change of shipment status** applies when:

- (i) A transhipment container in VCTPL premises is changed to an import container;
- (ii) An import container in VCTPL premise is re-exported;
- (iii) An export container is delivered out of VCTPL premise;
- (iv) A local delivery container is changed to an ICD Container after landing or vice- versa.
- (v) A transhipment container whose outbound VIAN is not declared prior to berthing of the inbound carrier;
- (vi) An Export container arriving by Rail whose outbound VIAN is not declared at least 6 hrs. prior to the arrival of the Train at Rail Siding in the terminal.

**Change of container status** applies each time the detail of an import or export container whose POD, Size, Status or weight (varying by +/- 2 ton) is changed after processing by VCTPL.

- (3) **Container Cleaning Charges:** These services are optional and the relevant charge is applicable when the containers are cleaned with water.
- (4) **Cancellation charge for EIR** applies when EIR is cancelled at the request of customer.
- (5) **“One Door Open” Charge** is applicable for handling container which requires only one door to be kept open (e.g. Onions) and when door opening and securing is carried by the terminal.
- (6) **Fixing / Removal of seal**  
Bottle seals shall be fixed on every container arriving at the terminal - by rail / road / sea - without a proper bottle seal on it, prior to allowing its entry. The terminal staff shall be at liberty to do this without having to obtain prior consent of the shipping lines. The list of such containers on which a seal is affixed by the terminal shall be intimated to the lines. Seals shall be removed at the request of the customer.
- (7) **Fixing/ removal of ‘Hazardous Sticker’**  
Hazardous stickers indicating the IMCO class only shall be affixed on a container (Four Stickers) carrying hazardous cargo. Similarly old stickers on the container shall be removed from a container carrying non-hazardous cargo. In either case, the customer has to intimate in writing to VCT to undertake the said activity, within the terminal.
- (8) **Customs Inspection**  
The inspection of a container shall be allowed at a nominated point only, on the written request of the customer. The container doors can be opened only under customs supervision.
- (9) **Plugging / Unplugging of Containers**  
The Plugging / unplugging of reefer containers on board the vessel / train / truck shall be done at the request of the customer.
- (10) **Non-Declaration/ Mis-declaration of Hazardous Container**  
The Customer has to declare the hazardous nature of the cargo as per the IMCO rules and furnish the relevant hazardous details to VCTPL. The charges are for non declaration/ mis-declaration of the hazardous nature and also for not furnishing the full particulars of the hazardous nature including the IMCO class, UN NO, EPS, MFAG, correct technical name, contact details of the person in case of emergency.  
  
However, the liabilities and costs towards the consequences arising due to non-declaration or mis-declaration shall be on the customer's account.
- (11) **Issuance of documents**  
The charge is towards Additional documents issued by the Terminal apart from the normal routine Terminal Reports (Vessel reports /yard report/ reefer report etc) forwarded to the line.
- (12) **Cancellation of VIA**  
Cancellation of VIA applies when the VIAN allocated by VCTPL is subsequently cancelled on request by Vessel Operator for reasons whatsoever.
- (13) **Weighment of Trailer with or without Containers/Cargo**  
The service of weighment of trailers/truck is an optional service and shall be offered on the request of the users. The charge includes issuing of the requisite certificate with the weight indicated on it.
- (14) **Delay in submission of the relevant documents**  
The relevant documents include Import and Export Advance Lists, Hazardous Manifests, Restows, Import Bay plans and any other document that may be required and declared in due course for smooth operations. The time limit for submission of documents will be notified in advance by VCTPL and any notification thereto will be carried out in consultation with users.
- (15) **Non-Declaration/ Mis-declaration of OOG Container**

The Customer has to declare the dimensions of the container prior to its arrival in the terminal with complete details viz. over high, over width, over length, and gross weight along with the Advance List, for proper planning and execution of operation in the terminal.

(16) **Providing Gangway to Vessel**

Terminal Gangway shall be provided to vessels which are unable to provide safe access from shore to vessel. The above charges include transportation of the gangway from the nominated storage area to the vessel and vice versa.

**1.10. CHARGES FOR STORAGE OF CONTAINERS**

(a) **Import - Laden Containers**

(Rate in ₹ per container per day or part thereof)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
(i)	First 3 days	Free	Free	Free
(ii)	From 4 to 15 days	131	261	392
(iii)	From 16 to 30 days	261	523	784
(iv)	Beyond 30 days	523	1045	1568

(b) **Import - Empty Containers**

(Rate in ₹ per container per day or part thereof)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
(i)	First 3 days	Free	Free	Free
(ii)	From 4 to 15 days	131	261	392
(iii)	From 16 to 30 days	261	523	784
(iv)	Beyond 30 days	523	1045	1568

(c) **Export - Laden Containers**

(Rate in ₹ per day or part thereof per container)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
(i)	First 7 days	Free	Free	Free
(ii)	From 8 to 15 days	131	261	392
(iii)	From 16 to 30 days	261	523	784
(iv)	Beyond 30 days	523	1045	1568

(d) **Export - Empty Containers**

(Rate in ₹ per day or part thereof per container)

Sl. No.	Particular	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
(i)	First 3 days	Free	Free	Free
(ii)	From 4 to 15 days	131	261	392
(iii)	From 16 to 30 days	261	523	784
(iv)	Beyond 30 days	523	1045	1568

(e) **ICD Containers - Laden & Empty**

(Rate in ₹ per container per day or part thereof)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and up to 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and up to 45 feet length

(i)	First 15 days	Free	Free	Free
(ii)	From 16 to 30 days	131	261	392
(iii)	From 31 to 45 days	261	523	784
(iv)	Beyond 45 days	523	1045	1568

(f). **Transhipment Containers - Laden & Empty**

(Rate in ₹ per container per day or part thereof)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and up to 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and up to 45 feet length
(i)	First 30 days	Free	Free	Free
(ii)	From 31 to 45 days	131	261	392
(iii)	From 46 to 60 days	261	523	784
(iv)	Beyond 60 days	523	1045	1568

(g). **Shut Out Containers - Laden & Empty**

(Rate in ₹ per container per day or part thereof)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and up to 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and up to 45 feet length
(i)	From 1 to 15 days	131	261	392
(ii)	From 16 to 30 days	261	523	784
(iii)	Beyond 30 days	523	1045	1568

(h). **Hazardous Containers**

(Rate in ₹ per day or part thereof per container)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and up to 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and up to 45 feet length
(i)	First day	Free	Free	Free
(ii)	From 2 to 15 days	164	327	491
(iii)	From 16 to 30 days	327	654	982
(iv)	Beyond 30 days	653	1306	1959

**Notes:**

- (1) Free dwell-time (storage) period for import containers shall commence from the day after the day of landing of the container and for export containers the free period shall commence from the time container enters the terminal.
- (2) For the purpose of calculation of free time, Sundays, Customs notified holidays and the Terminal's non-operating days shall be excluded.
- (3) Transhipment containers whose status is subsequently changed to local FCL/LCL or ICD container shall be levied storage charges at par with the relevant import containers.
- (4) For over dimensional container, the storage charge shall be based on the actual number of ground slots the respective container occupies under the respective slab as given above.
- (5) Total storage period for shut out container shall be calculated from the day following the day when the container has become shut out till the day of shipment / delivery.
- (6). The storage charges on abandoned containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following conditions:
  - (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.

(ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to following:

- (a). the Line shall resume custody of container along with cargo and either take it back or remove it from the port premises; and
- (b). the Line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.

(iii). The container Agent /MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on the container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.

(iv). Where the container is seized/confiscated by the Customs Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Customs order release of the cargo subject to Lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the Line/consignee from the terminal premises to the Customs bonded area and in that case, the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

(7). The storage charge shall not accrue for the period during which the VCTPL can not effect delivery of Import container or shipment of export container when requested by the user.

#### **1.11. CHARGES FOR REMOVAL OF GARBAGE**

A consolidated charge of ₹10,556/- per truck trip shall be payable for removal of garbage collected on board of ship.

#### **1.13. CHARGES FOR SUPPLY OF FRESH WATER**

For Foreign going vessel, ₹264/- per 1000 Ltrs. or part thereof will be charged for supply of fresh water, subject to a minimum charge of ₹1,320/-.

For Coastal vessel, ₹158/- per 1000 Ltrs. or part thereof will be charged for supply of fresh water, subject to a minimum charge of ₹792/-.

### **SECTION - II**

#### **2. OTHER SERVICES**

##### **2.1. VISITOR ENTRY PASS**

	<b>Yearly</b> ₹ 455	<b>Quarterly</b> ₹ 228	<b>Monthly</b> ₹ 114	<b>Daily</b> ₹ 28
(a). Per Application				

##### **2.3. VEHICLE ENTRY PASS**

Per Entry ₹ 228/-

**Note:**

(1). The vehicle entry fee will not be levied on vehicles entering/leaving VCTPL's terminal for delivery/dispatch of containers/ cargo.

#### **2.3. PHOTOGRAPHY**

(a) Film Shooting and Photography	₹ 1,13,750 per day
(b) Carrying Camera inside the Terminal	₹ 569 per unit
(c) Videography (related to operational activities)	₹ 3413 per day

#### **2.4. Charges for use of terminal facilities by vessels.**

The charges shall be applicable for non-container vessels i.e. vessels either handling non-compatible cargo or for vessels not handling any cargo at all, berthed at Visakha Container Terminal.

<b>GRT</b>	<b>Rates</b>
Up to 10000	₹ 2389 per hour
10001 to 30000	₹ 0.11 per GRT per hour with minimum of ₹ 2389 per hour
30001 and above	₹ 0.18 per GRT per hour.